

Hordaland Fylkeskommune
postboks 7900
5020 BERGEN



Referanser:
Dykkar:
Vår: 14/704 - 17/7762

Sakshandsamar:
Sveinung Toft
sveinung.toft@masfjorden.kommune.no

Dato:
11.12.2017

Orientering om godkjent reguleringsplan for bru over Masfjorden

I medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 vert det kunngjort at kommunestyret i Masfjorden i møte den 28.november 2017, i sak 069/2017 har eigengodkjent reguleringsplan for bru over Masfjorden.

Hovudføremålet med reguleringsplanen er å leggja til rette for hengebru over Masfjorden med tilhøyrande viadukter og tilkomstvegar, samt sikra areal til fortau og utbetring langs fylkesvegar i planområdet. Reguleringsplanen ligg til gjennomsyn frå 12.12.2017 til 03.01.2018 i ekspedisjonen på Kommunehuset på Masfjordnes. Planen med tilhøyrande dokument vil også verte å finne på Masfjorden kommune sine heimesider, www.masfjorden.kommune.no, med lenke til braPLAN. Søk då på plan-id 1266-20140002 under dokumenter. Det vert lagt ved oppdatert plankart og føresegner til denne sendinga samt saksframlegget med vedtak.

OM KLAGE OG VERKNAD AV PLAN

Vedtaket om eigengodkjenning kan påklagast av den som er part eller har rettsleg klageinteresse, jf plan- og bygningslova § 12-12, 3. ledd. Klagefristen er etter forvaltningslova § 29, 3 veker frå denne kunngjeringa. Eventuell klage bør grunngjevast og skal stilast til Fylkesmannen i Hordaland og sendast til:

Masfjorden kommune, Austfjordvegen 2724, 5981 Masfjordnes, eller til post@masfjorden.kommune.no innan 03.01.2018.

Reguleringsplanen fastset framtidig bruk i området, og er bindande for nye tiltak og utviding

av eksisterende tiltak, jamfør plan- og bygningslova § 12-4. Det vert også vist til plan- og bygningslova § 15-2 og § 15-3, som gjeld krav om innløyising og erstatning for tap ved reguleringsplan.

Med helsing

Sveinung Toft
assisterande rådmann

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur

Vedlegg:

Reguleringsplan 1 av 2, Vedtatt 28.11.2018

Reguleringsplan 2 av 2, Vedtatt 28.11.2018

føresegner datert 15.11.2017, vedtatt 28.11.2017

2 gangs framlegg til reguleringsplan for bru over Masfjorden

Mottakarar:

Bjørgvin biskop og bispedømeråd	postboks 1960, Nordnes	5817	BERGEN
Direktoratet for mineralforvaltning	postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Fiskeridirektoratet	postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Fylkesmannen i Hordaland	Postboks 7310	5020	BERGEN
Gulen kommune	Eivindvikvegen 1119	5966	EIVINDVIK
Hordaland Fylkeskommune	postboks 7900	5020	BERGEN
Kystverket	postboks 1502	6025	ÅLESUND
Mattilsynet Bergen og omland	postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
Norges vassdrags- og energidirektorat, region Vest	postboks 63	6801	FØRDE
Råd for menneske med nedsett funksjonsevne	Masfjordvegen 870	5986	HOSTELAND
Statens vegvesen region vest	Askedalen 4	6863	LEIKANGER

MASFJORDEN KOMMUNE

OMRÅDEREGULERING - REGULERINGSFØRESEGNER FOR:

jf. plan- og bygningslovens (pbl) § 12-7

PLANNAVN: BRU OVER MASFJORDEN

Saksnr. 14/704

Nasjonal arealplanID 1266_20140002

Vedtatt dd.mm.åå 28.11.2017

Sist revidert 15.11.2017

Desse reguleringsføresegnene gjeld for område vist med reguleringsgrense på plankart 1 til 2 i mål 1:1000, datert/revidert: 15.11.2017

Området er regulert til følgende foremål:

Bygninger og anlegg

(Pbl. § 12-5 nr. 1)

- Bustader
- Bustader-frittliggjande småhus
- Fritidsbustader - frittliggjande
- Offentleg eller privat tenesteyting
- Fritids- og turistformål
- Kombinert formål

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

(Pbl. § 12-5 nr. 2)

- Veg
- Køyreveg
- Fortau
- Gang- og sykkelveg
- Annan veggrunn – tekniske anlegg
- Annan veggrunn – grøntareal
- Kai
- Parkeringsplass
- Kombinert samferdsels formål

Grønstruktur

(Pbl. § 12-5 nr. 3)

- Friområde
- Park

Landbruks-, natur- og friluftsområde

(Pbl. § 12-5 nr. 5)

- LNF- formål

Bruk og vern av sjø og vassdrag

(Pbl. § 12-5 nr. 6)

- Farlei
- Naturområde i sjø og vassdrag

Føresegner i reguleringsplanen (Pbl. § 12-7)

- Anlegg- og riggområde

Omsynssoner (Pbl. § 12-6 jf. 11-8a):

Sikrings-, støy og faresoner (Pbl. § 11-8 a)

- Frisikt (H140)
- Andre sikringssoner (H190)
- Høgspenningsanlegg (inkl. kablar) (H370)
- Andre faresoner (H390)

Sone med særleg omsyn (Pbl. § 11-8c)

- Bevaring av kulturmiljø

§ 1

FELLES FØRESEGNER

1.1 Landskapsbehandling og terrengtilpassing

Planlagt veganlegg skal utførast slik at det vert best mogleg tilpassa eksisterande terreng og omgjevnader. Tiltaka skal ha ei god estetisk utforming i samsvar med funksjon og naturgjevne og bygde omgjevnader.

1.2 Jordbruksareal

Før utbygging skal det gjerast greie for handtering av jordressursar. Jord frå jordbruksareal (fulldyrka jord, overflatedyrka jord og innmarksbeite) som vert utbygd skal sikrast vidare bruk, primært til jordbruksformål.

1.3 Utfyllande planar og dokumentasjon

1.3.1 Plan for ytre miljø

Det skal utarbeidast ein plan for ytre miljø som skal sikre at alle relevante miljøkrav vert ivareteke i anleggs- og driftsfasen og skal også sikre miljøoppfølging ved utfylling i sjø. Planen skal føreligge saman med byggeplanen. Konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med sterk vind kan dempast.

1.4 Utfylling i sjø

Ved utfylling i sjø skal siltgardin/siltskjørt eller andre avbøtande tiltak utplasserast for å minske spreining av finpartiklar og forureining under utfylling.

1.5 Støy

Klima- og miljødepartementet si retningsline for handsaming av støy (T-1442/ 2016) skal leggst til grunn for handsaming av støy. Aktuelle støytiltak skal ferdigstillast samtidig med utbygging av veganlegget.

1.6 Universell utforming

Gang- og sykkelvegar, fortau og kollektivhaldeplassar skal i størst mogleg grad utformast etter prinsippet om universell utforming.

1.7 Avvik i areal for formål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Endring innanfor formål regulert til samferdsel og teknisk infrastruktur kan skje som følge av uføresette forhold. Dette medfører at grensa mellom formålsgrenser kan avvike frå det som ligg i plankartet.

1.8 Høgspenliner

Ved konflikt mellom planforslag og eksisterande høgspenliner skal avklaring rundt ny plassering av høgspennett gjennomførast med netteigar.

1.9 Kablar og kommunaltekniske anlegg

Slike anlegg under bakkenivå kan leggst der det er tenleg alle stader i planområdet i samråd med vegstyresmaktene.

§ 2 EIGARFORM

2.1 Offentlege formål

Formål merka o_SV, o_SKV, o_SF, o_SGS, o_SVT, o_SVG, o_SK og o_SKF skal vere offentleg.

§ 3 BYGNINGAR OG ANLEGG

(pbl § 12 – 5 nr. 1)

3.1 Bustader – (B)

Felt B: Kommuneplanens arealdel sine føresegner er gjeldande for areal regulert til bustader.

3.2 Bustader – frittliggjande småhus (BFS)

Felt BFS: Reguleringsplan Duesundøy, planid: 1266_20080004 sine føresegner er gjeldande for areal regulert til frittliggjande småhus.

3.3 Fritidsbustader – frittliggjande (BFF)

Felt BFF1-BFF4: Reguleringsplan Duesundøy, planid: 1266_20080004 sine føresegner er gjeldande for areal regulert til fritidsbustader i felt BFF1-BFF4.

Felt BFF5: Kommuneplanens arealdel sine føresegner er gjeldande for areal regulert til fritidsbustader i felt BFF5.

3.4 Offentleg eller privat tenesteyting (BOP)

Kommuneplanens arealdel sine føresegner er gjeldande for areal regulert til offentleg eller privat tenesteyting.

3.5 Fritids- og turistformål (BFT)

Kommuneplanens arealdel sine føresegner er gjeldande for areal regulert til fritids- og turistformål

3.6 Kombinert formål (BAA)

3.6.1 Område regulert til kombinert formål naust og park kan i anleggsfasen nyttast til utfylling av overskotsmassar frå veganlegget og nyttast til

anleggsområde. Det er krav til avbøtande tiltak ved utfylling i området jf. § 1.4

3.6.2 Etter gjennomført anleggsarbeid kan området omdisponerast til naust og park. Det er krav til utarbeiding av detaljreguleringsplan for området før omdisponering frå utfylling/anleggsområde til naust og park jf. §10.2.

§ 4 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

(pbl § 12 – 5 nr. 2)

4.1 Veg (SV)

4.1.1 Veg merka o_SV skal nyttast til offentleg veg og omfattar vegbane med skulder, bruer kryss og tilhøyrande anlegg. Rekkverk og andre tekniske installasjonar /trafikkreguleringar/ bompengeneinnkrevjing som veghaldar finn naudsynt, kan førast opp innanfor formålet.

4.2 Køyreveg (SKV)

4.2.1 Veg merka o_SKV skal nyttast til offentleg køyreveg og omfattar vegbane med skulder, bruer kryss og tilhøyrande anlegg. Rekkverk og andre tekniske installasjonar /trafikkreguleringar/ bompengeneinnkrevjing som veghaldar finn naudsynt, kan førast opp innanfor formålet.

4.3 Fortau (SF)

4.3.1 Fortau merka o_SF skal nyttast til offentleg fortau og omfattar fortau med skulder og tilhøyrande anlegg. Rekkverk og andre tekniske installasjonar /trafikkreguleringar som veghaldar finn naudsynt, kan førast opp innanfor formålet.

4.4 Gang- og sykkelveg (SGS)

Gang- og sykkelveg merka o_SGS skal vere offentleg og omfattar gang- og sykkelveg med skulder og tilhøyrande anlegg. Rekkverk og andre tekniske installasjonar /trafikkreguleringar som veghaldar finn naudsynt, kan førast opp innanfor formålet.

4.5 Annan veggrunn – tekniske anlegg (SVT)

4.5.1 Anna veggrunn tekniske anlegg skal vere offentleg og skal romme tekniske installasjonar, brutårn, tunnelar, fundament, murar, skjering og fylling m.m. som høyrer til veganlegget.

4.5.2 Det kan innanfor arealet plasserast veglys, nettstasjonar, rekkverk, viltgjerder, støyskjermingstiltak, skilt/skiltportalar, bomstasjonar og andre installasjonar og infrastruktur som er ein naturleg del av veganlegget, samt førast fram annan infrastruktur i røyr/kabel.

4.6 Annan veggrunn – grøntareal (SVG)

4.6.1 Anna veggrunn grøntareal skal nyttast til skjeringar, fyllingar, murar, grøfter og sideareal til veganlegget.

4.6.2 Det kan innanfor arealet plasserast veglys, nettstasjonar, rekkverk, viltgjerder, støyskjermingstiltak, skilt/skiltportalar, bomstasjonar og andre installasjonar og

- infrastruktur som er ein naturleg del av veganlegget, samt først fram annan infrastruktur i røyr/kabel.
- 4.6.3 Endeleg grense mellom annan veggrunn grøntareal og tilstøytande areal kan avvike frå det som ligg i plankart.
- 4.6.4 Areal regulert til annan veggrunn grøntareal kan nyttast som rigg- og anleggsområde i anleggsfasen.
- 4.7 Kai (SK)**
Areal merka o_SK1 og o_SK2 skal vere offentleg kai.
- 4.8 Parkering (SPP)**
Reguleringsplan Duesundøy, planid: 1266_20080004 sine føresegner er gjeldande for areal regulert til parkering.
- 4.9 Kombinert samferdsels formål (SKF)**
Planen regulerer kombinert samferdselsformål gang-sykkelveg, fortau og kjøreveg. Innanfor formålet skal utforminga vere slik at gang- og sykkeltrafikk har prioritet.

§ 5

Grønstruktur

(pbl § 12 – 5 nr.3)

- 5.1 Friområde (GF)**
Reguleringsplan Duesundøy, planid: 1266_20080004 sine føresegner er gjeldande for areal regulert til friområde.
- 5.2 Park (GP)**
Reguleringsplan Duesundøy, planid: 1266_20080004 sine føresegner er gjeldande for areal regulert til park.

§ 6

Landbruks-, natur- og friluftsområde

(pbl § 12 – 5 nr. 5)

- 6.1 LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (L)**
Kommuneplanens arealdel sine føresegner er gjeldande for areal regulert til LNFR- areal.

§ 7

Bruk og vern av sjø og vassdrag

(pbl § 12 – 5 nr. 6)

- 7.1 Farlei (VF)**
Areal regulert til farlei under bru skal ha seglingshøgde fastsett til 30 m over HAT (Høgste Astronomiske Tidevatn). Farleia skal merkast ihht. Kystverkets krav.
- 7.2 Naturområde i sjø og vassdrag (VNV)**

- 7.2.1 Kommuneplanens arealdel sine føresegner er gjeldande for areal regulert til naturområde i sjø og vassdrag.
- 7.2.2 I område VNV2 innanfor den innteikna fyllingsfoten kan det etablerast fylling i sjø under kote +0.0. Område skal vere opent for ålment ferdsel. Innanfor den viste fyllingsfoten skal det i hovudsak vera seglingsdjupne på minimum 2 meter etter at utfyllinga er gjort ferdig. Dette gjeld ikkje skråninga som går opp til arealformåla BAA og SVT og eventuelle naturleg grunne område. Utfyllinga skal definerast nærare i byggeplanen.

§ 8

OMSYNSSONER

(pbl § 12-6)

- 8.1 Sikrings-, støy- og faresoner (pbl § 11-8 a)**
- 8.1.1 Frisiktzone (H140)**
I frisiktsoner (H140) ved vegkryss skal det vere fri sikt i høgde 0,5 meter over tilstøytande vegars plan.
- 8.1.2 Andre sikringssoner (H190)**
Innanfor andre sikringssoner (H190) er det utan samtykke frå anleggseigar (Statens vegvesen) ikkje løyve med tiltak som medfører sprenging, boring, tunneldriving eller andre tiltak som kan føre til skade på veganlegg og konstruksjonar.
- 8.1.3 Høgspenningsanlegg (inkl. kablar) (H370)**
- 8.1.3.1 Sikringssone H370 gjeld sikring under og rundt høgspenningslinjer. Tiltak i desse områda skal godkjennast av netteigar. Det kan gjennomførast naudsynt fjerning av vegetasjon innanfor sikringssona.
- 8.1.4 Andre faresoner (H390)**
Andre faresoner H390 er regulert mellombels sikringssone rundt brutårn i samband med anleggsarbeid. Ferdsel innanfor sona skal i anleggsperioden avklarast med anleggseigar (Statens vegvesen). Etter gjennomført anleggsarbeid fell faresona bort.
- 8.1.5 Bevaring av kulturmiljø (H570)**
Området er bevaringssonen rundt kulturminne. Det skal innanfor omsynssona ikkje settast i verk tiltak som kan medføre skade eller skjemme kulturminne. Alle terrengingrep innanfor sona skal gjerast i samråd med kulturminnemyndighetene.
- § 9**
- Føresegner i reguleringsplan**
(pbl § 12 – 7)
- 9.1 Anlegg- og riggområde.**
- 9.1.1 Areal avsett til anlegg- og riggområde kan nyttast til all verksemd som er naudsynt for gjennomføring av

veganlegget. Det kan innanfor områda etablerast mellombels bygningar, vegar og anlegg.

- 9.1.2 Det kan innanfor arealet etablerast deponi og lagring av massar og oppstilling av anleggsmaskiner, køyretøy og utstyr, samt etablerast mellombels knuseverk.
- 9.1.3 Når anleggsarbeidet er ferdigstilt skal område nytta til rigg- og anleggsområde setjast i stand i samsvar med plankart og føresegner. Istandsetting skal seinast vere gjennomført eit år etter at vegtiltaket er fullført.

§ 10

Rekkefølgjeføresegner

(pbl § 12 – 7)

- 10.1 Opprusting av køyreveg o_SKV2 og etablering av tilhøyrande fortau o_SF på Sandnes skal vere ferdigstilt før det vert sett trafikk på brua.
- 10.2 Før område BAA kan omdisponerast frå utfylling og anleggsområde til kombinert formål naust og park skal området inngå i ein detaljreguleringsplan.

**Føresegnene er i samsvar med
Kommunestyret sitt vedtak 069/2017 av 28.11.2017**

Svein Helge Hofslundsengen
Rådmann

Sakspapir

Sakshandsamar	Arkiv	ArkivsakID
Sveinung Toft	FA - N00, FA - Q31	14/704

Saknr	Utval	Type	Dato
125/2017	Formannskapet	PS	28.11.2017
069/2017	Kommunestyret	PS	28.11.2017

2 gangs framlegg til reguleringsplan for bru over Masfjorden

Vedlegg:

Journalposttittel	Dato
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Frode Vee-Haugen	02.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Advokatfirmaet Thommesen AS v/Ragnhild-Elisabeth Rosendahl	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Hordaland fylkeskommune	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Naturvernforbundet Nordhordland	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Mattilsynet	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Øystein Lindgren	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Sissel Anita Hjeljestad	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Naturvernforbundet v/Mona Maria Løberg	01.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Ellen og Jostein Kråkenes	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Kystverket	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Øyvind og May Wenche Lilletvedt	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Jack Halland	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Jack Halland	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Statens vegvesen v/Hege Løtveit	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Statens vegvesen v/Hege Løtveit	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Marius Træet	31.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Marius Træet	31.10.2017
Høringsuttalelse - Masfjordsambandet	31.10.2017
Høringsuttalelse plan id 1266-20140002	31.10.2017
Uttale reguleringsplan bru Masfjordnes - Duesundøy	31.10.2017
Høringsinnspill/klage til reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Høringsinnspillklage til reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Merknad - Klage til reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Merknad - Klage til Reguleringsplan for bru over Masfjorden	31.10.2017
Masfjorden, Masfjordnes - Duesund – bru - uttale	30.10.2017
Merknader til reguleringsplan for bru over Masfjorden i Masfjorden kommune	30.10.2017
Merknader til tilsendt planframlegg	30.10.2017
Høyringsuttale - Angående broplaner	25.10.2017
Masfjordsambandet - uttale frå Nordhordland Næringslag	19.10.2017
Høringsinnspill rundt bru over Masfjorden	19.10.2017

Kommentar til r	17.10.2017
resultset_91_494_vedlegg1.docx	11.10.2017
Uttale - Offentleg ettersyn - Bru over Masfjorden - Områdeplan - PlanID 126620140002	05.10.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Kjell Arne Otterstad	18.09.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Odin utbygging v/Egil Sagstad	07.11.2017
Endringer Duesundøy	07.11.2017
Kart over området med endringar	07.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Næringslivet i Masfjorden og Gulen	07.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Næringslivet i Masfjorden og Gulen	07.11.2017
Høyringsuttale til reguleringsplan frå Lindås kommune	03.11.2017
Høyringsuttale etter utført kulturhistorisk synfaring frå Hordaland fylkeskommune	14.11.2017
AcosSvarInn.xml	14.11.2017
Masfjordsambandet-Konsekvensutgreiing 23.08.2017	20.11.2017
Masfjordsambandet-Planomtale Revidert 15.11.2017	20.11.2017
Reguleringsplan 1 av 2	20.11.2017
Reguleringsplan 2 av 2	20.11.2017
Føresegn revidert 15.11	20.11.2017

Rådmannen sitt framlegg til vedtak:

Reguleringsplan for bru over Masfjorden vert i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 godkjent.

Det vert vist til reviderte plankart, revidert føresegn og revidert planskildring dagsett 15.11.2017.

Saksopplysningar:

Bakgrunn og fakta:

Kommuneplan for Masfjorden 2012 – 2024 vart vedteken i kommunestyret 31. mai 2012. Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er:

«Bru over Masfjorden innan 2020»

Prosjektet inneber å erstatte mellom Sandnes og Duesundøy med ny bru, og få ferjefri kryssing av Masfjorden for fylkesveg 570.

I sak 072/17 til formannskapet den 12.09.2017 i samband med offentleg ettersyn av planframlegget stod det mellom anna følgjande, og som nedunder er vist med mindre skrift i kursivtekst:

« Fakta om planframlegget:

Framlegg til reguleringsplan er skildra utførleg i planskildringa dagsett 05.09.2017 som er vedlagd saka, og som

viser følgende hovedelement:

Bru:

Kryssing av Masfjorden med bru er planlagt som hengebru. Hengebrua har eit hovudspenn på 710 meter og ei total brulengde på 830 meter. Hengebrua er planlagt med to brutårn med høgde på Ca 110 meter. Planlagt seglingsløp er på 80 meters bredde og 30 meters høgde. Vegen over hengebrua er planlagt med dimensjoneringsklasse H1 dimensjonert for 60 km/t og trafikkmengde på <4000 ÅDT etter vegnormal N100. Kjørebane får normalprofil på 7,5 meter og gang- og sykkelveg med breidde på 3 meter. På utsida av kjørebane og mot gang- og sykkelveg vert det etablert kjøresterkt rekkverk.

Brutårn er planlagt plassert i sjøkanten på begge sider av Masfjorden. Det er planlagt betong viadukter på begge sider av hengebrua med lengde på ca. 50 meter på Masfjordnes og ca. 80 meter på Skarvetangen. Forankringsklossar for berekablur er lagt på utsprengt bergflate. Forankringskammer er planlagt som utsprengte bergrom med støypt betongplate der spennarmeringa skal forankrast. Tilkomst til forankringskammer på Sandnes er etablert som tunnel frå Andvikvegen. Lengda på tilkomsttunnelen er ca 210 meter. På Skarvetangen er tunnel til forankringskammer planlagt vest for dagens ferjekai. Lengda på tunnelen er ca 160 meter. Hengebrua vil bli lyssett med veglys, flylys, seglingslys og merker.

Gang- og sykkelveg/fortau og gangareal:

Langs Fv 570 gjennom Sandnes sentrum til planlagt rundkjøring er det regulert fortau med 2,5 meters breidd. Frå rundkjøringa og langs Fv 374 Andvikvegen er det regulert fortau med 2,5 meters breidd. Tilførselsvegar til brua er regulert med gang- og sykkelveg med 3 meters breidd og 1,5 til 3 meters trafikkskilje mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg. Over planlagt bru er det regulert gang- og sykkelveg med 3 meters breidde. Gang- og sykkelvegen er skilt frå kjørebana med kjørestrekt rekkverk. Gang- og sykkelvegen vert avslutta mot regulert parkeringsplass på Duesundøy. På Duesundøy er det i tilknytning til busstopp regulert fortau som sikrar tilkomst til bustader og fritidsbustader.

På Duesundøy er det lagt til rette for busslommer med utbetningsstandard og venteskur. På Masfjordnes er det lagt til rette for kantstopp og venteskur. For tidsregulering av bussar på Masfjordnes er det lagt til rette for svingarm frå rundkjøring til eksisterande ferjekai.

Fylkesveg 570 gjennom Sandnes sentrum har dimensjonerande fart på 50 km/t, og fortauet er på grunn av bygningar på begge sider av vegen regulert som eit einsidig fortau på utsida. Deler av vegen er på grunn av tettstadsmiljøet regulert med redusert køyrebanebreidde, for å få plass til fortauet.

Bygningar som kjem i konflikt med planframlegget:

Planforslaget medfører at fleire bygningar er i konflikt med planlagt veganlegg. Dette gjeld i hovudsak bygningar på Masfjordnes der det er oppført bygningar på neset der brutårn er planlagt plassert og på Duesundøy der planlagt spreiekammer til berekabel vil bli plassert. Følgjande bygningar er i planen vurdert å vere i strid med veganlegget, og vert føreslått kan rivast:

Gnr.	Bnr.	Type bygning
30	2,38	Fritidsbustad
30	34	Naust
30	26	Naust
30	36	Naust
30	13	Fritidsbustad, Naust
18	93	Fritidsbustad
18	97	Fritidsbustad

I tillegg får planen konsekvensar for fylgjande eigedomar:

- Gnr. 18 bnr. 99 utgår, vert regulert til anna veggrunn

- Tomt 35 og 36 i reguleringsplan for Duesund vert regulert til samferdselsformål.
- Gnr 18 bnr. 91, 92 og 94 får ein mindre reduksjon i arealet

Det ligg føre eiqa konsekvensutgreiing dagsett 23.08.2017, som skildrar tre alternative bruløysingar, to variantar av flytebru og hengebru, samt alternativ 0 (eksisterande situasjon med ferje). Utgreiinga drøfter konsekvensar for trafikale tilhøve, landskapsbilete, nærmiljø/friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, naturressursar, skipstrafikk og regionale verknader. Utgreiinga er basert på utgreiingsprogrammet gjeve i godkjent planprogram for områdeplanen. Samla sett viser konsekvensutgreiinga at det er hengebrua av dei tre brutypane som vil få minst negativ konsekvens for dei ikkje prissette konsekvensane.

Ferjesambandet vert vurdert til å vere er ei stor barriere for vidare utvikling og vekst. Masfjordsambandet vil binde sama Masfjorden kommune og etablere ferjefri forbindelse mellom Ytre Sogn (Gulen) og Knarvik/Bergen/E39 sør. I tillegg vil eitt ferjefri, gjennomgåande nord-sør samband som avlasting og omkøyringsveg for E39 redusere sårbarheiten i transportnettet.

Vidare peikar utgreiinga på at det i eit langsiktig perspektiv vil bru vere viktige rammeføresetnader for å utvikle næringslivet og stabilisere/auke folketalet. Trafikkanalysane syner eit potensiale for å firedoble trafikken mellom Masfjordnes og Duesund med fast vegsamband, og dette er ein indikator på at tiltaket vil gje store, positive regionale verknader.

Vidare er det utarbeidd eigen ROS analyse dagsett 05.09.2017, som tungt drøftar uønska hendingar som kan skje, og kva sannsyn og konsekvens det er for at hendingar kan oppstå.

Etter den gjennomførte risiko- og sårbarheitsanalyse er området vurdert som sårbart for følgjande tema:

Skredhendingar:

Deler av planområdet ligg i databasen til NVE innanfor aktsemdområde for skredhendingar. Geotekniske rapportar viser at det ikkje er spor etter nyare steinsprang i form av nyavløyste blokker, merker på trær, grave- og slagspor i marka. Det er heller ikkje observert flombekkeløp eller markerte erosjonsspor i terrenget. Ved gjennomført avbøtande tiltak, blir planområdet ikkje vurdert til å vera særleg utsatt for skredhendingar.

Utfylling i sjø

Deler av arealet i sjø kring brutårna på Masfjordnes skal fyllast ut med steinmassar. Arealet er planlagt å nyttast som riggområde under anleggsfasen. Utfylling i sjø må utførast slik at det ikkje er fare for setningar, forureining og biologisk naturmangfald.

Støy

Planlagt tiltak er venta å føra til ei auking i trafikkmengda i området, noko som kan medføre økt støy. Med auking i trafikkmengda må ein forvente meir enn ti lastebilpasseringar på nattetid, som ikkje er tilfellet for eksisterande situasjon. På Duesundøy vil det vere noko endring i støysituasjonen fordi vegen vert flytta nærare eksisterande bygg. På Masfjordnes vert ca 11 bustader/fritidsbustader råka av gul støysone ved maksimalt støynivå i framskriven situasjon. Bygg som vert råka ligg dels svært nær Fv 570. På Duesundøy vert ein fritidsbustad råka av gul støysone.

ROS-analysen kjem med forslag til avbøtande tiltak, og med desse utført vert ikkje planlagde tiltak i reguleringsplanen vurdert som særleg risiko.

Det er gjeve rekkjefølgjekrav før ulike tiltak kan gjennomførast eller starta opp. Dette er vist i føresegnene.

Mellom anna er det krav om utbetring av fylkesvegen og bygging av fortau gjennom Sandnes sentrum.

Vurdering

Administrasjonen har vurdert planframlegget og meiner det i stor grad er i samsvar med dei målsettingar som var sett i planprogrammet, då dette var til endeleg handsaming den 09.09.2014 i formannskapet.

Planomtalen med konsekvensutgreiinga viser at planframlegget ikkje rårkar viktige ålmenne interesser, kulturmiljø eller naturtypar eller artar av stor verdi. Administrasjonen kan så langt ikkje sjå at konsekvensutgreiinga har manglar, og reknar med at den offentlege høyringa vil avklara om dei ulike fagområda er tilstrekkeleg belyst/klarlagt. Størst konsekvens har planframlegget i høve til hytter og eigedomar sør på Duesundøy og ved brutårnet på Sandnessida.

ROS-analysen har basert seg på Statens Vegvesen sine akseptkriterier og viser at risikoen er akseptabel. Administrasjonen kan heller ikkje sjå at denne analysen har vesentlege manglar eller underkommuniserer noko som burde vore viktig å få fram.

Rekkefølgekravet om etablering av fortau forbi sentrumsområdet på Sandnes er eit svært viktig plangrep etter administrasjonen si vurdering. Det same gjeld ny rundkøyring sør for ferjekaien og gang- og sykkeleveggen over brua, og elles på dei nye regulerte tilkomstvegane på fylkesveg 570.

På bakgrunn av vurderinga ovanfor meiner rådmannen at planframlegget har god kvalitet, og rår difor til at framlegget til områdeplan for bru over Masfjorden vert sendt til offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10. Så snart planen har vore på høyring vil saka koma opp att til 2. gangs handsaming i formannskapet, før planframlegg vert slutthandsama i kommunestyret seint i haust. Det vert lagt opp til folkemøte om planen i høyringsperioden.

Konklusjon

Rådmannen rår til at formannskapet godkjenner at områdeplan for bru over Masfjorden vert lagt ut til offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10. Om Statens Vegvesen skulle koma med mindre korrigeringar til planframlegget før det er gått ut på offentleg ettersyn, rår rådmannen til at det i vedtaket vert gjeve administrativ fullmakt til gjera mindre endringar.»

Formannskapet - 072/2017

FS - behandling:

Ordførar Karstein Totland (H) orienterte kort og saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak vart samrøystes vedteke.

FS - vedtak:

Formannskapet godkjenner at områdeplan for bru over Masfjorden vert lagt ut til offentleg ettersyn i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-10.

Det vert vist til planskildring, plankart og føresegner revidert 05.09.2017.

Rådmannen får fullmakt til å gjera mindre endringar i plankartet før dette går på høyring, om dette vert påkrevd av vegfaglege grunnar.»

Høyringa:

Framlegg til reguleringsplan vart i brev og kunngjeringar dagsett 15. 09.2017 sendt til offentleg ettersyn med frist 6 veker på å koma med merknader. Fristen vart difor sett til 1. november 2017.

Nedunder er dei einskilde merknadane som kom inn i samband med høyringa vist, og med kort referering av innhaldet, og deretter med rådmannen si vurdering i kursivtekst under kvar merknad eller avsnitt der det er lange merknader. (Dei einskilde merknadane er i sin heilskap lagt ved saka.) Alle andre dokument inkludert vedlegg som høyrer til plansaka kan ein finne ved å gå inn på kommunen si heimeside, under sjølvhjelp/innsyn/ søk på arkivsak 14/704:

1. **Merknad frå Gunnar og Kjell Otterstad motteke 17.09.2017** som skriv at dei er eigarar av gnr. 30 bnr. 34 og 45, og som fortel at det er ein anna formell grunneigar som står oppført i kommunen si adresseliste. Dei har difor ikkje motteke noko informasjon om bruplanane direkte, men har måtta leite seg fram til informasjon via naboar og postlistene til kommunen. Dei ber om stadfesting på at dei kan få lov til å kommentere reguleringsplanen som er på høyring.

Administrasjonen har vurdert merknaden, og viser til at det gjekk ut brevpost til avsendar den 12.10.17 med alle plandokumenta vedlagd, og ei orientering om retten til å koma med merknad og om folkemøtet som skulle arrangerast den 17. oktober 2017.

2. **Brev frå Fylkesmannen i Hordaland dagsett 05.10.2017** som skriv at det er gjort eit grundig arbeid med planen, og at dei berre har merknad til føresegn 7.2 der det står:

«Naturområde i sjø og vassdrag. Gjeldande bruk av området er stadfesta i planen. I naturområde i sjø og vassdrag som er omfatta av mellombels rigg- og anleggsområde kan det fyllast steinmasse under kote 0,0. Område skal vere opent for ålmenn ferdsel. «

Fylkesmannen meiner at føresegna slik ho er formulert opnar for at det kan fyllast steinmassar til overflata av sjøen på store område. Det vert vist til samtale med kommunen om at intensjonen her er at det kan fyllast opp til overflata i overgangen mellom land og sjø ved fyllingsfoten som er teikna inn ved BAA på reguleringskartet. Fylkesmannen har ingen merknad til dette. På mellombels rigg- og anleggsområde i sjø som ikkje er del av fyllingsfoten. meiner Fylkesmannen at det som minimum må vere seglingsdjupne etter utfylling i sjø. Fylkesmannen legg til grunn at kommunen utformar ny føresegn som klargjer dette. Til slutt skriv dei at dei legg til grunn at det vert innhenta løyve frå Fylkesmannen før utfylling i sjø kan gjennomførast, slik ROS-analysen har som føresetnad.

Rådmannen har drøfta merknaden frå Fylkesmannen og har på bakgrunn av denne og etter drøftingar med Statens Vegvesen endra formuleringa knytt til føresegn 7.2, slik at mesteparten av

utfyllingsområdet i sjø må ha seglingsdjup på minimum 2 meter.

- 3. Brev frå Kjell Byrknes m.fl. motteke 10.10.2017**, som skriv at dei har fått tilsendt planframlegget og at det viser riving av deira hytte/hus på gnr. 30 bnr. 2/38 og naust på gnr. 30 bnr. 36. Det vert vist til tidlegare alternativ om å plassera rundkøyninga rett ved ilandføringa, og dei meiner at dette alternativet ville vore betre både for kulturmiljøet og bumiljøet på Sandnes. Dei meiner at løysinga som no ligg i planframlegget vil verta skjemma og dominerande for synsinntrykket når ein nærmar seg Sandnes. Bygningen på gnr. 30 bnr. 2/38 vert i dag nytta som fritidsbustad for 5 søsken med familiar, og i skrivet vert det gjeve klart uttrykk for at huset har stor verdi for familien. Det vert peikt på at det er ein del av det gamle kulturmiljøet på Sandnes, og at det kan vera eitt av dei eldste husa i området, samt at det er frå åra rundt 1850 – 60. Vidare peikar ein på at bygningen er SEFRAK registrert, og at foreldra deira måtte gje frå seg anna bygning (sjøbu) då kabelferja med biloppstillingsplass vart etablert. Til slutt oppmodar dei om at huset kan få stå, og ber om at rundkøyninga og/ eller veglinja vert endra på for å oppnå dette.

Administrasjonen har drøfta merkningen, og har stor forståing for at familien ønskjer at huset skal få stå. På bakgrunn av mindre justeringar av sjølve brua har ein kunna justert tilkomstvegen på Sandnes litt, og ny vegline gjer no at huset på kaien kan stå. Reguleringsplanen vert difor justert litt med omsyn på veglina og planen vert endra slik at bustaden no vert ivareteken.

- 4. Brev frå Ellen og Jostein Kråkenes motteke 15.10.2017**, som mellom anna ber om at verditapet for deira eigedom vert rekna med i den vidare handsaminga. Det vert mellom anna vist til at deira hytte kjem berre 100 meter frå det planlagde brutårnet på Skarvetangen og 50 meter frå vegbana. I tillegg kjem berekablane om lag 50 meter unna, og midt i den beste siktlinja mot vest. Dei meiner vidare at det er gjort eit dårleg politisk arbeid når ein har kunna regulert inn eit hyttefelt i dette området, som no vert råka av reguleringsplanen for bru. Det vert og referert til politiske utsegn og på bakgrunn av mellom anna desse meiner Kråkenes at dei kjenner seg overkøyrd og at dei ikkje vert tekne omsyn til. Til slutt ber dei om at eigedomen vert innløyst utan tap dersom bruplanane vert realisert.

Administrasjonen har drøfta merkningen og har forståing for at hytteeigarane ikkje ønskjer å få eit brutårn med bærekablar og ny veg i nærleiken av hytta si. Samstundes vil ein vise til at konklusjonen om å gå for hengebru er tungt vurdert opp mot andre omsyn, jf. planskildringa si opplisting av fordeler og ulemper knytt til ulike brualternativ, og at også omsynet til råka fritidsbustader er vorte vegd opp mot den samfunnsmessige gevinsten det har for kommunen og områda lenger nord å få realisera Masfjordbrua. Rådmannen meiner difor at fordelane ei hengebru vil ha for kommunen er vesentleg større enn dei ulempene tiltaket vil medføra for hytteeigarane på Duesundøy og på Sandnes. Betre kommunikasjonar og effektiv transport over Masfjorden vil etter rådmannen si vurdering gje store lokale samfunnsgevinstar, samt betre beredskap og ein meir robust kommune i framtida. Ein vil og visa til kommuneplanen sin samfunnsdel 2012 - 2024, som vart vedteken i 2012, der Masfjorden kommune sitt hovudmål i planperioden er «Bru over Masfjorden innan 2020». Den demokratiske forankringa i lokalsamfunnet for å regulera og realisera bru over fjorden har difor vore til stades i lang tid.

- 5. Brev frå Jon Torstein Bakken motteke 18.10.2017**, som skriv at innkøyring til eigedomen hans i Austfjordvegen 2706 på plankartet er vorte flytta nokre meter, og difor får ein krappare vinkel inn til plassen framfor inngangspartiet til bustaden. På bakgrunn av dette ber han om at planen vert justert, slik at innkøyninga vert sikra grei tilkomst for bil med

tilhengar og liknande.

Administrasjonen meiner dette er ei mindre justering av reguleringsplanen og har endra reguleringsplanen slik Bakken ønskjer. Det vert vist til revidert plankart.

6. **Brev frå Nordhordland Næringslag stempla motteke 18.10.2017**, som skriv at ny hengebru er svært viktig for næringslivet og sender kopi til kommunen eit brev som har gått til sentrale politikarar i Hordaland.

Administrasjonen tek brevet til orientering.

7. **Brev frå John Sverre Vaksdal motteke 25.10.2017** som peikar på at vegen mellom E39 og Masfjordnes må utbetrast for å unngå trafikkutfordringar når brua er bygd.

Administrasjonen tek brevet til orientering og viser til planlagde utbetringar som ligg under Nordhordlandspakka på strekninga Einestrاند til Nordre Kvinge, og planlagde utbetringar som kommunen har ansvaret for i Mjangerslia m.v.

8. **Brev frå Gunnar Otterstad motteke 28.10. 2017**, som skriv at det under saksopplysningar i saksframlegg står at Gnr.30 ,Bnr.34 er et naust, og at dette er feil, sidan dette er ein fritidsbustad på festa grunn, og som betaler kommunale avgifter.

Administrasjonen tek feilen til etterretning og vil retta dette opp i planmateriellet. Ut over dette meiner administrasjonen at denne feilen ikkje har hatt noko påverknad på innhaldet i reguleringsplanen.

9. **Brev frå Kjell Arne Otterstad motteke 29.10. 2017**, som først skriv om kulturminne i området, mellom anna om ein eldre gardsveg frå tidleg på 1900-talet, og kjem med spørsmål til kommunen om tiltak på denne vegen. Vidare skriv han om tuftene etter eit notenaust som ligg innanfor planområdet, og viser til den kulturminnesamanhengen dette inngå i. I brevet kjem han også med krav til kommunen om at definisjonen av bygningen på gnr. 30 bnr. 34 må rettast opp frå naust i planskildringa til fritidsbustad.

Rådmannen sin kommentar:

Administrasjonen har retta opp fakta om at det er hytte på gnr. 30 bnr. 34 i revidert planskildring. Dei andre synspunkta som gjeld kulturminne/ kulturmiljø rår ein til vert teke til orientering.

Han meiner at det kombinerte formål- naust og park er et grunt strandområde, som det vil vere uheldig å fylle ut, fordi det her er ulike sjøfuglar som dykkar og beiter, og at det også er eit område som er tilhald for oter, og kjem med krav om at reguleringsplanen må avklare kva konsekvensar ei utfylling i strandsona vil ha for det biologiske mangfaldet og viser til naturmangfaldslova.

Han meiner at det ikkje må tillast at det vert fylt steinmassar i dette strandområdet. Vidare meiner han at i område, regulert til naturområde og som er lagt ut til mellombels riggområde, med fylling i strandsonen, kike må tillast utfylling utan at dette er vurdert opp mot dei skadane eit slikt naturinngrep er. Han krev difor at det vert utarbeida alternativ plassering av slikt riggområde. Når det gjeld naturmiljø meiner han at her kan det ikkje ha vore gjort undersøkingar som er grundig nok. Vidare viser han til at : « Masfjorden kommune har fått oteren som «ansvarsart», og dermed et spesielt ansvar for å ta vare på den. Oteren ble totalfredet i Norge i 1982.»

Han kjem deretter med følgjande kravformulering:

« I denne reguleringsplanen er ikke oter nevnt, det må derfor konsekvensutredes hva denne utbyggingen har å si for oterens leveforhold. Dette må gjøres i henhold til Statlige retningslinjer og føringer, spesielt Naturmangfaldslova, ref paragraf 8 ! Etter Naturmangfaldlova er det dei lovfesta prinsippa i §§ 8-12 som skal leggjast til grunn som retningslinjer ved utøving av offentleg mynde. Naturmangfaldlova tek utgangspunkt i kunnskap, vurdering av konsekvensar og samla belastning, samstundes som føre-var prinsippet står sterkt.»

Rådmannen sin kommentar:

Administrasjonen meiner at det er viktig at reguleringsplanen har sikra eit utfyllingsområde rundt og ved brutårnet på Sandnessida, og meiner at dette kan forsvarast ut frå nytten og behovet for å ha eigna riggareal ved brutårnet, samt for å redusera kostnadane i prosjektet. Fordelene er difor etter rådmannen si vurdering større enn eventuelle ulemper for vilt, fiske, natur og landskap. Oter er det svært mykje av i Masfjorden, og denne arten vil etter administrasjonen si vurdering i liten grad verta påverka av planlagd utfylling på ca 7 dekar på land og noko i sjø. Konsekvensutgreiinga som er gjort i samband med planarbeidet gjev etter administrasjonen si vurdering eit godt nok kunnskapsgrunnlag knytt til naturmangfaldlova.

Området vil og slik det er sett krav om i reguleringsplanen verta gjenstand for eigen planprosess ved seinare høve, og arealet vil då verta drøfta gjennom ein lokaldemokratisk prosess i kommunen. På bakgrunn av dette rår administrasjonen til at ein ikkje endrar reguleringsplanen på bakgrunn av denne merknaden.

Vidare meiner han at fylkesveg 570 som går gjennom Sandnes «sentrum», og som vil vera tilførselsveg til brua, ikkje er eigna til å handtere den økte trafikken, sjølv med planlagde tiltak om innsnevring av køyrebana og utviding av fortauet. Han kjem vidare med krav om at dersom det blir vedteke at brua skal byggjast, så må planen utgreia ein anna tilkomstveg til brua, og som går utanom busetnaden i Sandnes «sentrum». Han meiner at dette kan løysast med ein tunnel, og at ein då også kan unngå at huset «Ved Olderen»(huset på ferjekaien, nord for kyrkja) må rivast. Han meiner vidare at vegtilkomsten til hengebrua vil verta veldig synlig med fjellskjering i terrenget, og at ein tunnel med innslag i nærleiken av kommunehuset vil gje ei betre løysing. Vidare kjem han inn på andre trafikale tilhøve, og meiner at flytting av meir biltrafikk til fylkesveg 570 vil ha stor negativ påverknad for dei som bur langs denne fylkesvegen. Samstundes meiner han at når ferjesambandet Leirvåg-Sløvåg blir rusta opp i 2020, med nye miljøvennlige ferjer, vil mesteparten av trafikken nord/sør, gå den vegen, og at brua over Masfjorden då berre vil vera ein lokal trafikkløysing. Han skriv vidare følgjande om Nordhordlandspakken: «I Nordhordlandspakken er er det lagt inn 30 mill. Kr til tiltak på denne strekninga»(FV570) Dette er ikke lenger riktig, midlene til utbedring er falt ut pga overskridelser i prosjekt Nordhordlandspakken!»

Han kjem deretter med følgjande kravformulering:

«Utarbeid en analyse av hva økt frekvens på den eksisterende kabelfergen vil bety økonomisk for næringsliv og for Masfjorden kommune, i forhold til å bygge bro.»

Han skriv at han protesterer mot framlegg til reguleringsplan fordi hans fritidsbustad på Gnr.30 Bnr.34/45, må rivast om planen vert realisert, og at turstien«Klausvegen» vil bli berørt i området som har navnet Svaet . Vidare meiner han at hengebrua si plassering i landskapsbiletet vil vera negativt for de fleste og peiker på tekst om landskap i plandokumentet: **“Råd om landskap i kommunal planlegging i Hordaland” som inneheld råd om korleis ein i planarbeid kan ta omsyn til landskap og medverke til at nye byggetiltak og infrastruktur innordnar seg dei fysiske omgjevnadene.**

Under dette punktet skriv han at : « Som eier av Gnr.30 Bnr.34/45, vil vi protestere mot at plan om bro over Masfjorden blir realisert. Broen vil være skjemmende og virke sterkt negativt på

fjordlandskapet.

Når det gjeld klimagassutslipp skriv han at han ikkje kan sjå at det er vorte utarbeida eit rekneskap for klimagassutslipp for dette prosjektet, og kjem med spørsmål om kor store mengder av klimagassar dette prosjektet vil bidra med. Han kjem deretter med følgjande kravformulering:

«Det må legges fram regnskap over klimagassutslipp i forbindelse med broprosjektet, der det blir synleggjort hva dette prosjektet vil bidra med til Hordaland fylkeskommunes og det nasjonale klimagass-regnskapet.»

Det vert og skrive ein del om temaet kulturminne og kulturmiljø i merknaden frå Otterstad, og han meiner at planarbeidet ikkje har hatt ei grundig nok kartlegging av kva som er av kulturminne i planområdet, og han kjem deretter med følgjande kravformulering: « *Det må gjøres en bedre kartlegging/registrering av kulturminner og kulturmiljø i området som omfattes av reguleringsplanen.* »

Når det gjeld regionale verknader slik det er skildra i plandokumentet, skriv han at han ikkje deler dei synspunktene som kjem fram i dette avsnittet, fordi ein her ser for negativt på dagens trafikkløysing, og at ein er alt for optimistisk til kva ei bru vil bety for utviklina av kommunen og næringsverksemda i regionen. Han meiner at brua si betydning vert vektlagt for sterkt, ved mellombelse stengingar av E39, og at slik stenging er svært sjeldne og at dessuten Sløvåg-Leirvåg også er omkøyringsveg.

Til slutt skriv han at tabellen som viser støysoner på Sandnes og Duesundøy gjev eit inntrykk av at det berre er nokre få hus som vert berørt av trafikken på grunn av brua, og peikar deretter på alle husa som ligg langs FV570, som han meiner vil bli berørt på same måte som husa på Sandnes. Han kjem deretter med følgjande krav:» *Det må utarbeides en oversikt over hvordan den økte støyen vil påvirke bebyggelsen langs FV570, på begge sider av fjorden.*»

Rådmannen sin kommentar:

Administrasjonen meiner at det som gjeld trafikksituasjonen i og ved Sandnes er grundig drøfta i planprosessen og i plandokumenta som ligg føre. Samstundes vil ein vise til at reguleringsplanen har ivareteke areal for framtidig tunnelinnslag, for ein tunnel som ein gang i framtida kan gå direkte frå brua og i fjell vidare til Mjanger/Kvingeområdet. Rekkjefølgjekravet om å byggja fortau slik det er formulert i føresegnene vil etter administrasjonen si vurdering dekkja det viktigaste behovet for å tryggja fotgjengarar i planområdet. Huset på ferjekaien kan få stå, etter nærmare drøftingar, og på dette punktet vert reguleringsplanen noko justert, jf. merknad 3 ovanfor.

Trafikktala viser at ein ikkje vil få noko radikal endring for bumiljøet langs fylkesvegen. Først etter at den planlagde bompengerperioden er over vil trafikkveksten få eit nivå at det kan vera aktuelt å gjera støymålingar utanom planområdet. Aktuelle skjermingstiltak kan då verta støysisolering eller skjerming mot vegen. Det vert vist til retningslinje T/1442/2016 som handlar om handsaming av støy i arealplanlegginga. Støy frå anleggstrafikk vil verta vurdert i eigen plan for det ytre miljø, jf. punkt 1.3.2 i føresegnene.

Klimarekneskap manglar i plangrunnlaget, og på bakgrunn av dette har fylkeskommunen fått laga eit eige rekneskap for dette, som vert ein del av kunnskapsgrunnlaget, og som fylkeskommunen og vil leggja til grunn for si handsaming. At elektrisk ferjedrift isolert sett har eit lågare klimafotavtrykk enn hengebru er ikkje overraskande. Samfunnsnyttan av tiltaket er noko eit klimarekneskap ikkje ser på, samt andre faktorar som er viktig for politiske vedtak, og ulempe- og miljøkostnader med å venta på

ferja eller køyra omvegen via Romarheimsdalen m.v.

***Kulturminne:** Administrasjonen meiner at plandokumentet på ein god nok måte skildrar konsekvensane tiltaka vil ha for dette temaet, og vil sjølvstekt rette opp mindre feil i plandokumentet før planen kjem fram til endeleg slutthandsaming i kommunestyret. Det vert og vist til dei to breva frå fylkeskommunen, som er kulturminneansvarleg i regionen, og som fagetat meiner at planen kan godkjennast. Uansett eventuelle feil eller manglar knytt til dette temaet kan desse ikkje reknast som vesentlege, og difor meiner administrasjonen, at merknaden på dette punktet ikkje gjev grunnlag til å endra på reguleringsplanen. Plandokumenta og konsekvensutgreiinga/planskildringa gjev etter administrasjonen si vurdering eit godt kunnskapsgrunnlag for å kunne vedta reguleringsplanen slik den no ligg føre med hengebru. På bakgrunn av dette rår administrasjonen til at ein ikkje endrar reguleringsplanen på bakgrunn av denne merknaden*

- 10. Merknad frå Fiskarlaget Vest motteke 30.10.2017**, som skriv at dei har sendt saka til Nordhordland Fiskarlag, og kjem med generelle merknader om at fiskeriinteresser er pressa frå mange hald. Når det gjeld denne konkrete reguleringsplanen viser fiskarlaget at det er registrert gytefelt for torsk i reguleringsområdet, og at det er eit område for aktiv- og passiv fiskereiskap inntil planområdet. Vidare vert det poengtert at utfylling i sjøen må gjerast skikkeleg, og at dette må vera reine massar, og at utfyllinga fortrinnsvis bør skje utanom gyteperioden (februar – april).

Administrasjonen meiner at det er viktige moment som vert teke opp av fiskarlaget, og at planframlegget i stor grad tek opp i seg innhaldet om å ta omsyn til andre interesser. Det vert vist til at føresegnene har eit eige punkt om krav til anleggsplan for det ytre miljø.

- 11. Brev frå Jon Kjell og Anne Birkeland motteke 30.10.2017**, som innleiingsvis skriv om rundskriv R-109 som Finansdepartementet har utarbeida som gjeld krav om samfunnsøkonomisk analyse før større tiltak vert beslutta av staten. Det vert krevd at slik analyse må utarbeidast som grunnlagsdokument og verta sendt over til fylkeskommunen før vedtak skal fattast i fylkestinget.

Rådmannen sin kommentar:

Rådmannen har vurdert dette kravet og viser til at utgreiingsinstruksen gjer unntak for samfunnsøkonomisk analyse i samband med samferdsleprosjekt, fordi desse prosjekta vert vurdert gjennom Finansdepartementet si kvalitetsikringsordning (KS2). Det vert her vist til Direktoratet for økonomistyring sin vegleiar av mars 2016 der det under kapittel 1.2.2 står:

« Videre framgår det av instruksen at den ikke gjelder når det i lov eller forskrift, eller med hjemmel i lov eller forskrift, er fastsatt særskilte regler. For eksempel gjelder ikke instruksen for enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2. Dette er imidlertid ikke til hinder for at sektorveiledere kan åpne for at enkeltvedtak med store samfunnsøkonomiske virkninger må utredes grundig. For prosjekter med en kostnadsramme på over 750 millioner kroner vil Finansdepartementets kvalitetssikringsordning (KS-ordningen) gjelde. Andre eksempler på særregler er sektorvise saksbehandlingsregler som for eksempel plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger.»

Vidare vert problemstillingar knytt til grunnboringa som skjedde i sommar drøfta, og det vert vist til ulike dokument og kommunen si handtering knytt til ulike sider av dette arbeidet.

Rådmannen sin kommentar:

Rådmannen har vurdert dette og meiner at dette temaet har lite med sjølve reguleringsplansaka å gjere. Det vert for ordens skuld vist til at privatrettslege tilhøve knytt til undersøkingane er formalisert i eigen prosess.

Vidare vert det hevda at reguleringsplanen ikkje skildrar rett situasjon knytt til skule og barnehage, og at dette må utgreiast meir. I tillegg vert følgjande tema drøfta: Kulturminne/ kulturmiljø, landskap.

Vidare skriv dei at dei ikkje ønskjer noko hengebru på denne staden, og peikar på at hytta deira er føreslått fjerna i reguleringsplanen, noko dei meiner er svært leit. På bakgrunn av dette ber dei om økonomisk kompensasjon basert på marknadsverdi om eigedomen vert løyst inn. Til slutt skriv dei mellom anna at det er heilt uforståeleg at politikarane i Masfjorden vil øydeleggja «sørlands-perlen» Masfjordnes og det nye hyttefeltet på Duesundøy – med bygging av bru, og at ferjesambandet er godt teneleg for Masfjorden sine innbyggjarar i framtida.

Rådmannen sin kommentar :

Rådmannen har vurdert denne delen av merknaden og viser til kommentarane knytt til merknad 9 ovanfor når det gjeld kulturminne/ kulturmiljø og landskap. At eigarane ikkje ønskjer at deira hytta skal rivast har administrasjonen sjølv sagt stor forståing for. Det er likevel slik rådmannen ser det ein pårekneleg kostnad når større samferdselsprosjekt som bruer skal realiserast, som ofte kjem inntil eksisterande bustader og hytter. Ein vil vise til at kommunen i nært samarbeid med Statens Vegvesen og planleggjar har prøvd ulike alternativ som skulle gå utanom hytter og bustader, men at dette ikkje viste seg å vera realiserbart. Når det gjeld seinare økonomisk erstatning vil ein vise til det nasjonale regelverket og erstatningsinstituttet som gjeld for slike saker, og som Statens Vegvesen vil få ansvar for når prosjektet vert ein realitet. Vidare vil rådmannen vise til at gjeldande kommuneplan for Masfjorden er klar på behovet for bru, og at det er lokaldemokratiet gjennom vedtak i kommunestyret som bestemmer kva ny infrastruktur som er viktig å prioritera innanfor Masfjorden sine grenser. Slik rådmannen ser det er ikkje ferjesambandet godt teneleg i all framtid korkje for Gulen eller Masfjorden kommune sine innbyggjarar/ næringsliv.

- 12. Brev frå Trond Birkeland motteke 30.10.2017**, som mellom anna stiller spørsmål til trafikkprognosane og kva den vil tilføra i årleg verdiskaping i næringslivet. Vidare meiner han at hengebru vil rasere eigedomar på Duesundøy og på Sandnes, og skapa verdiforringing. Han stiller spørsmål til kompensasjonsutrekninga for verditap. I brevet skriv han vidare at bru-prosjektet vil gje ein stor økonomisk risiko for Hordaland fylkeskommune, som må stilla garanti for lånet, og stiller spørsmål om korleis Masfjorden kommune kan kalla dette ei forsvarleg finansiering. Når kravet frå Statens Vegvesen er 5,5 % rente dei første åra og 6,5 % etter dette. Vidare skriv han at framtidige regjeringer kan fjerne ferjeavløysingsordninga, og at auken av el. bilar (som ikkje betalar bompenger) vil redusere inntekspotensialet vesentleg. Det vert og stilt spørsmål til kven som tek kostnaden ved sviktande bompenginntekter, og om bompengesatsen då må aukast om det skulle skje. Til slutt skriv Birkeland at realisering av brua vil ruinere fjordlandskapet i Ytre Masfjorden for alltid, samt nærliggjande hytter og bustader, og at han håper at fornuftige og ansvarlege politikarar og byråkratar sørgjer for at denne brua ikkje vert realisert.

Rådmannen vil vise til at trafikkprognosar er vanskeleg å vite sikkert, og at det i samband med arbeidet med bompengesøknaden også er gjort ei sjølvstendig fagleg estimat av trafikkveksten, og at begge desse dokumenta viser at det er pårekneleg med trafikkvekst på fylkesveg 570 når brua er på plass. Rådmannen vil vise til at når Stortinget har handsama saka er rammene lagt, og at det er svært lite pårekneleg at staten går ut av ei langsiktig forplikting når denne er vedteke av landet vårt si nasjonalforsamling.

2#61:e6ccb385_464c-447c-aa2a-c8b41efd50b4:22

Rådmannen vil elles vise til at finansiering ikkje er ei reguleringsplansak og at dette vil verta nærmare drøfta av fylkeskommunen i eiga sak. Vidare vil rådmannen vise til at gjeldande kommuneplan for Masfjorden er klar på behovet for bru, og at det er lokaldemokratiet gjennom vedtak i kommunestyret som avgjer kva ny infrastruktur som er viktig å prioritera innanfor Masfjorden kommune sine grenser. Slik rådmannen ser det er ikkje ferjesambandet godt teneleg i all framtid, korkje for Masfjorden kommune sine innbyggjarar eller for kommunane lenger nord.

- 13. Brev frå Marianne Åsheim og Svein Bjarthe Abbedissen motteke 30.10.2017**, som mellom anna skriv at deira hytteeigedom på gnr. 18 bnr. 92 vil måtte avgi tomteareal, og denne vil få redusert verdi på grunn av reguleringsplanen, mellom anna fordi det er planlagd gang-/sykkelsti over denne staden. Vidare skriv dei at deira hytte vil hamna i gul støysone, (noko som ikkje er vist i ABO sine planteikningar for støy), og at det må opp ein støyvegg i framkant av tomta. Alt dette gjer at dei meiner at tomta vil verta verdiforringa, og at utsikten og nærområdet vil verta øydelagt. I merknaden vert det elles vist til trafikkutfordringar om brua kjem, samt at det er normalt med kostnadssmell og at det kan få følgjer for prosjektet. Dei håper til slutt at denne bruplanen, vert revurdert, og at det kan finnast andre og betre løysingar på eit eventuelt bruposjekt utan store konsekvensar for bustadområde.

Rådmannen har merka seg hytta ikkje er vist tydeleg i støykartet, og presiserer at dette er retta opp i endelege plandokument. Denne opprettinga har likevel ikkje medført noko endring med omsyn på plankart eller føresegnene, eller hatt betydning for det faktiske innhaldet og løysingar elles i planframlegget.

Rådmannen vil elles vise til at gjeldande kommuneplan for Masfjorden (2012 – 2024) er klar på behovet for bru, og at det er lokaldemokratiet gjennom vedtak i kommunestyret som bestemmer kva ny infrastruktur som er viktig å prioritera innanfor Masfjorden sine grenser.

- 14. Brev frå Ane Bosdal motteke 30.10.2017**, som mellom anna er kritisk til planskildringane av dei trafikale tilhøva og behovet for bru, og kva som vil verta gjort av utbetringar på fylkesveg 570, og som meiner at det og bør regulerast inn ein tunnel utanom Sandnes sentrum. Vidare vert det stilt spørsmål om konsekvensutgreiinga er god nok med omsyn på naturmiljø, og til slutt vert finansieringa problematisert i høve til det økonomiske ansvaret.

Rådmannen meiner at innhaldet i denne merknaden er fanga opp i andre sine merknader nemnd ovanfor (merknad 9 spesielt), og at det faktiske innhaldet i denne difor er vorte vurdert i dette saksframlegget, og at heller ikkje denne merknaden gjev grunnlag til å endra på reguleringsplanen.

- 15. Brev frå Marius Træet motteke 30.10.2017**, som mellom anna skriv om konsekvensutgreiinga, og om natur og vegetasjon, samt kulturminne, og som stiller spørsmål kven som vil tene på det kombinerte naust- og parkområdet, og meiner at dette bør tilbakeførast til opprinneleg stand. Vidare vert trafikksituasjonen gjennom Sandnes drøfta, og det vert stilt spørsmål til løysingen. I merknaden skriv han at det vil vere betre med tunnel bak Sandnes, og at heile fylkesveg 570 til Andås (E39) er dårleg og at ei firedobling av trafikken vil gjera vegen dårlegare enn det den er i dag.

Rådmannen meiner at når det gjeld spørsmåla til endringane gjennom Sandnes, er det rett at ein prioriterer fotgjengarane i planframlegget, slik at det eit stykke mellom kommunehuset og fargeriet vert eitt felt for bilar i tillegg til sjølve fortauet. Dette er vorte grundig drøfta mellom anna av Statens Vegvesen, og løysinga vert rekna som føremålsteneleg på denne staden. Når det gjeld sluttbruken av det kombinerte føremålet – naust og park, vil ein vise til at reguleringsplanen sine føresegner slår fast at dette seinare skal verta omfatta av eigen detaljplanlegging, og difor vil verta underlagt demokratisk drøfting og eige planvedtak i kommunestyret.

Rådmannen meiner at innhaldet elles i denne merknaden i stor grad er fanga opp i andre sine merknader nemnd ovanfor, mellom i rådmannen sin vurdering knytt til merknad 9, og at det faktiske innhaldet i denne difor er vorte vurdert lenger oppe i dette saksframlegget. På grunnlag av dette ser ein ikkje grunn til å endra på reguleringsplanen på bakgrunn av denne merknaden.

16. **Brev frå Statens Vegvesen dagsett 31.10.2017**, som innleiingsvis skriv om regelverket og deira rolle i samband med vegplanlegging og vegprosjekt. Det vert vist til at dei har delteke i arbeidsgruppa til planen, og at dei difor kjenner innhaldet i planen godt. Det vert og vist til at Vegdirektoratet har utarbeidd forprosjektet for sjølve brua, og som ligg til grunn for reguleringa.

Statens Vegvesen meiner at hovudgrepet i planen er gjennomarbeidd, og gjev ei god løysing for etablering av fjordkryssing over Masfjorden. Vidare skriv dei om behovet for å gjera finjusteringar på vegteikningane, og tilrår at ein del mindre justeringar/ endringar difor vert gjort av vegfaglege grunnar. Nedunder er punkta frå brevet vist:

Teikningsgrunnlag:

- *Teikningane framstår som noko uferdige. Statens vegvesen ønskjer at særlig skråning- og skjeringutslag vert gjennomgått, og at naudsynt areal for etablering av vegen vert vist i teikningar og i reguleringsplan. Dette gjeld også behov for mur der det er naudsynt.*
- *Innløysing av hus/hytter. Hus/hytter som skal løysast inn må visast i C-teikning.*
- *Vertikalkurvatur på brua må samsvare med vertikalkurvaturen som er vist i forprosjekt utarbeidd av Vegdirektoratet.*
- *Fortau skal vere gjennomgåande forbi tunnel til forankringskammer på Duesundøysida. Avkøyrsla skal vere stengt med bom.*
- *Tunnel til forankringskammer på Masfjordnessida skal flyttast. Påhugg skal vere i skjeringa for tilføringsveg til brua.*
- *Radier i kryss og avkøyrslar må vere synlege og lesbare i C-teikning og reguleringsplan.*
- *Sikttilhøva i kryss og avkøyringar må komme tydeleg fram, dette gjeld òg for rundkøyringa på Masfjordnes.*
- *Avkøyrslar som skal stengast må visast med symbol i planen og på C-teikningane. Der det skal vere avkøyrslar må desse visast i planen, enten teikna inn eller vist med pil.*
- *Breiddeutviding skal så langt det lar seg gjere leggast inn i vegmodell.*

Når det gjeld plankartet ønskjer dei og mindre justeringar/ mindre endringar, dette for å sikre at det juridiske grunnlaget for gjennomføring av prosjektet er ivareteke på ein god måte. Mellom anna ønskjer dei at fyllingen i sjø får eit endeleg føremål, og ikkje knytt til definisjonen mellombels rigg – og anleggsområde. Nedunder er planendringane vist:

Plankart:

- *Generelt må det vere samsvar mellom formål i kart og i føresegner.*
- *Generelt må det settast av tilstrekkeleg med SVG for å sikre areal til utviding av eksisterande veg / bygging av ny veg.*
- *For fylling i sjø ønskjer Statens vegvesen at det er regulert gjennom et endeleg formål og ikkje er knytt til mellombels rigg- og anleggsområde.*
- *For områda rundt kabelforankring på Duesund skal det visast arealformål SVT mellom veg og kabelforankring.*
- *Fortau regulerast med formål SGG, med tilhøyrande føresegn.*
- *Der det regulerast mellombels rigg- og anleggsområde bør underliggende formål vere henta frå gjeldande reguleringsplan eller frå KPA.*
- *Dei delane av planen som ikkje skal nyttast i veganlegget, enten i endeleg utforming av anlegget eller mellombels i byggeperioden kan takast ut av planen.*

Dei kjem og med ønskjer om følgjande justeringar i føresegnene sine punkt 3.7.1 og 3.7.2, der ordet skal vert erstatta med kan:

3.7.1

Område regulert til kombinert formål naust og park kan i anleggsfasen nyttast til utfylling av overskotsmassar frå veganlegget og nyttast til anleggsområde. Det er krav til avbøtande tiltak ved utfylling i området jf. §1.4.

3.7.2

Etter gjennomført anleggsarbeid kan området disponerast til naust og park. Det er krav til utarbeiding av detaljreguleringsplan for området, før omdisponering frå utfylling/anleggsområde til naust og park jf. §10.2.

Vidare ønsker Statens Vegvesen at det vert presisert i føresegn § 4.3 og 4.4 at arealføremåla

anna veggrunn både SVT og SVG kan nyttast som rigg- og anleggsområde i byggjefasen for veg/bru. Avslutningsvis ønskjer dei endringar i føresegna knytt til fylling i sjø, slik at det vert eit endeleg arealføremål og ikkje mellombels, og føreslår at området vert regulert som eit avgrensa nummerert VNV-område med tydeleggjering kor høgt ein kan fylla.

Rådmannen har merkt seg at Statens Vegvesen meiner at hovudgrepet i planen er gjennomarbeidd, og gjev ei god løysing for etablering av fjordkryssinga over Masfjorden. Vidare meiner rådmannen at merknaden og ønskene som går på mindre justeringar av teikningar, plankartet og føresegner nemnt ovanfor kan gjerast utan at det får vesentlege følgjer for andre arealinteresser, og at endringane i stor grad kan reknast som justeringar av planframlegget. Ein vil vise til at behovet for mindre vegfaglege justeringar og vart teke med inn i vedtaket før planen gjekk på høyring, jf. formannskapet sitt møte den 12.09.2017. Rådmannen rår difor til at alle endringsframlegga frå Statens Vegvesen vert teke inn i revidert plankart og føresegn. Ein kan heller ikkje sjå at endringane er av ein slik karakter at dei kan definerast som vesentlege for andre interesser. Endringa/ presiseringa i plankartet og i føresegn 7.2 som er gjort knytt til fylling i sjø er og drøfta med Fylkesmannen i Hordaland (jf. merknad 2.)

- 17. Brev frå Jack Halland og Silje Sjursæter motteke 31.10.2017**, eigar av bustadtomt på gnr. 18 bnr. 83, som skriv at vind bør utgreiast meir, og meiner at det bør utgreiast kva konsekvensar brua vil få for oterbestanden. Vidare kjem dei med spørsmål om kva det betyr for deira eigedom at området rundt tunnelen inn til kabelforankringa er skravert i reguleringsplanen.

Rådmannen vil vise til at det er tinga eigen vindrapport og at denne heiter «Masfjordbrua - vindklima Kjeller vindteknikk AS 23.08.2017». Det faglege knytt til vind er difor utgreidd. Når det gjeld utgreiingar om biologisk mangfald meiner rådmannen at dette er tilstrekkeleg, jf. tidlegare kommentarer ovanfor, og viser også til fylkeskommunen sin merknad om at «konsekvensutgreiinga gir eit tilstrekkeleg avgjerdsgrunnlag.» Når det gjeld skravuren langs tunnelen inn til kabelforankringa vert det vist til at dette er definert som ei sikringssone (H190) og at det i punkt 8.1.2 i føresegnene står at Statens Vegvesen må gje samtykke til sprenging, boring og andre tiltak før det kan skje i dette området. Råderettsinnskreininga som her gjeld er difor etter rådmannen si vurdering liten på denne tomta, sidan det alt er bygd ein bustad på tomta, og fordi berre ein mindre del av tomta vert berørt.

Rådmannen meiner at merknaden difor ikkje gjev grunnlag til å endra på reguleringsplanen

- 18. Brev frå Øyvind og May Wenche Lilletvedt motteke 31.10.2017**, som skriv at dei primært ønskjer flytebru, men forstår at dette no er valt bort. Dei ber om å få advokathjelp om brua vert ein realitet, dette for å sikre at deira bruk på gnr.30 bnr. 2 vert ivareteke på ein god måte. Familien ønskjer at bustaden deira vert støyisolert før arbeidet med bru/ tilkomstvegar startar opp, og at det vert bygd støyskjerming som skjermar deira uteareal. Vidare ønskjer dei å få vera med på planlegging og ferdigstilling, for å ivareta bruket sine grøntareal/ gjerder/ driftevegar/ beiter m.v. på ein god måte. I eige vedlegg skriv dei at dei ikkje ønskjer det kombinerte føremålet naust – park på regulert stad, men at steinmassane heller vert fylt ut nord for sandtaket (innanfor Sandneselva).

Rådmannen har stor forståing for at eigarane av bruket på gnr. 30 bnr. 2 på Sandnes uttrykker uro for at det kan verta støy og utfordringar i samband med eit framtidig bru- og vegarbeid ved og nedanfor deira tun. Ønskjer om advokathjelp i samband med seinare grunnforhandling er noko som

rådmannen og har stor forståing for, og dette er noko som vil verta drøfta nærmare når prosjektet vert realisert, og som Statens Vegvesen vil ha ansvaret for å styra. Når det gjeld ønsket om å flytta steinfyllingen bort frå det kombinerte området, er det noko rådmannen meiner ikkje er forsvarleg i høve til målet om å godkjenna ein robust reguleringsplan, som skal ha høg gjennomføringskraft og fornuftig kostnadsramme, samt at det må etablerast areal til rigg. Det kombinerte området skal gå gjennom ein eigen detaljplan seinare, og då vil både utforming og storleiken på denne verta gjenstand for drøftingar. Behovet for tilpassingar til viktige arealinteresser, miljø og landskapsomsyn vil verta ein viktig del av denne planprosessen. På den andre sida meiner administrasjonen at det kan vera fornuftig å sjå etter fleire stadar å deponera steinmassar før prosjektet skal realiserast, til dømes om ein kan nytta deler av massane til utbetring av veg eller utviding av kaiområde. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av denne merknaden.

19. **Brev frå Kystverket motteke 30.10.2017**, som skriv at brua no er planlagt med seglingsløp på 30 meters høgde og 80 meter seglingsbreidde, og at dei i møter med Statens Vegvesen, planleggjar og Masfjorden kommune har meint at løysing med hengebru er mest gunstig med tanke på tryggleik og framkome for skipstrafikken. Dei viser til at dei hadde ønskt 100 meter seglingsbreidde, men at dei i stor grad er nøgde med planløysinga slik den no vart med 80 meter.

Rådmannen viser til at Kystverket har vore ein viktig premissleverandør for at den endelege planløysinga med hengebru vart valt, og rår til at ein tek merknaden til orientering.

Brev frå Ellen og Jostein Kråkenes motteke 31.10.2017, som etterlyser eit dokument som ein polititar tidlegare skal ha skrive under på som gjeld deira tomt, og ber om å få dette tilsendt.

Rådmannen rår til at ein tek merknaden til orientering. Ein kan heller ikkje sjå at eit slikt dokument vil ha noko relevans for denne reguleringsplansaka.

20. **Brev frå Naturvernforbundet i Hordaland motteke 31.10.2017**, som først skildrar tiltaket og konkluderer med at:

«Alt i alt representerer brua såleis eit stort naturinngrep, som får konsekvensar for livet både over og under sjøen. Med over 100 meter høge brutårn blir brua synleg over store deler av ytre Masfjorden, og for mange eit skjemmande framandelement i landskapet.»

Deretter vert følgjande tema drøfta. Nedunder er hovudinnhaldet til Naturvernforbundet sitert:

Landskap:

«Brua er planlagt med tårnhøgde på 110 meter og dei blir plassert i sjøkanten. Brua vil såleis bli svært dominerande i fjordlandskapet, tårnet vil rage høgt over Duesundøya som har sitt høgaste punkt på 58 meter over havet. Plasseringa av hengebrua i landskapet vil heilt klart gjera den svært dominerande i landskapet.»

Naturmiljø:

«Reguleringsplanen inneheld ingen vurderingar av kva konsekvensar ei utfylling i strandsona vil ha for dyre- og fuglelivet, slik som Naturmangfaldslova krev, noko som tyder på at konsekvensanalysen ikkje har vore grundig nok. Brua vil dessutan med stort sannsyn verka negativt på levevilkåra for den raudlista oteren.»

Klimarekneskap:

«Det må leggjast fram rekneskap over klimagassutslepp frå bruprojektet, for å sjå korleis brua vil verka inn på klimarekneskapen. Samfunnsøkonomien i bruprojektet må også greiast ut på grunnlag av realistiske tal over kostnader og trafikk over brua, i høve til den eksisterande kabelferja. Eit klima- og samfunnsrekneskap vil truleg visa at ei oppgradert kabelferje med fleire avgangar er både ei betre og billegare løysing enn ei bru.

Det er heller ikkje i samsvar med Regjeringa sine klimamål å leggja til rette for eit prosjekt som vil føra til ei firedobling av trafikken over fjorden, særleg i høve til ei framtidig oppgradering av ferja over Leirvåg-Sløvåg.»

Kulturminne:

«Før ein går vidare med planarbeidet for bru, må alle kulturminne registrerast i samsvar med gjeldande lover, og det må utarbeidast ein plan for korleis ein kan avgrensa og avbøta skaden på desse kulturminna. Det må gjerast ei betre kartlegging/registrering av kulturminne og kulturmiljø i området som omfattast av reguleringsplanen.»

Konklusjon:

«Naturvernforbundet Hordaland går mot bygginga av den planlagde Masfjordbrua, som etter vår meining er eit skjemmande naturinngrep og til skade for naturmiljøet og kulturlandskapet. Det er også i strid med nasjonale målsettingar om reduserte klimautslepp, og er eit samfunnsøkonomisk ulønsamt prosjekt. Dessutan byggjer

prosjektet på sviktande grunnlag fordi det ikkje har vore gjort gode nok analyser av konsekvensane av brua på naturmiljø og kulturminne. Naturvernforbundet Hordaland meiner at eit oppgradert ferjealternativ er ei langt betre løysing enn den planlagde brua når det gjeld å knyta saman nord- og sørsida av ytre Masfjorden.»

Rådmannen meiner at planskildringa med konsekvensutgreiinga gjev eit godt kunnskapsgrunnlag til å vurdere tiltaket sine konsekvens på landskap, naturmiljø, kulturminne og dei trafikale tilhøva knytt til prosjektet og omlandet rundt. Det er også gjort eit arbeid med klimarekneskap som vil liggja ved saka. Ein vil og vise til drøftinga som er gjort ovanfor knytt til merknad nr. 9, som inneheldt svært mykje av dei same momenta og synspunkta som Naturvernforbundet her kjem med. Når det gjeld kulturminne vil administrasjonen og vise til merknaaden frå Hordaland fylkeskommune, som skriv at dei ikkje kan sjå at tiltaket vil få negative konsekvensar for nasjonale eller regionale kulturminneinteresser. Rådmannen meiner at planframlegget så langt det er mogeleg, har prøvd å skåna kulturminner og kulturlandskapet innanfor planområdet, og spesielt det mest sårbare området frå Sandnes kyrkje og forbi kommunehuset. Dette er og noko fylkeskommunen har vurdert som ansvarleg for kulturminnelova, og som dei i sin merknad har same oppfatning av. Når det gjeld landskap meiner rådmannen at dette fjordlandskapet av typen «Middels breie fjordløp» er robust mot utbygging, og at utbyggjar seinare i samband med detaljutføringa knytt til skjeringar og sideterreng kan gjera mykje for å redusera opplevinga av inngrep.

Konsekvensutgreiinga som er gjort i samband med planarbeidet gjev etter administrasjonen si vurdering eit godt nok kunnskapsgrunnlag knytt til naturmangfaldlova, og ein vil visa til at sjøområdet som skal kunne fyllast ut utgjer ca 6,6 dekar, og at dette representerer eit lite område i høve til det store habitatet oterbestanden har i både kommunen og elles i Fensfjordbassenget. Oteren, som er definert som sårbar i artsdatabanken, heldt til i fleire naturtyper, både i ferskvassystem i innlandet og i og langs kysten, og rådmannen meiner at konsekvensutgreiinga viser at planlagde tiltak i planområdet ikkje vil vera noko stor trussel for vilt- og dyrelivet i kommunen.

21. Brev frå Sissel A. Hjellevstad og Steinar Hansen motteke 31,10,2018, som skriv at dei eig hytta på gnr. 18 bnr. 91 på Duesundøy, og at dei er svært skuffa over at det er hengebrualternativet som er valt. Dei meiner dette vil medføre store konsekvensar for deira eigedom, som ligg helt fremst i hyttefeltet.

Dei skriv at den nye vegen kjem 3,5 meter høgare enn noverande veg, og at den vil ta litt av tomta, og difor koma nært hytta. Dei peikar på at det vil verta meir trafikkstøy og at utsikten til brutårna vil verta skjemma i landskapet. Dei stiller og spørsmål om det vil verta støy når vinden treff brua, og om kvifor ikkje brua kunne vorte bygd lenger inne i fjorden, noko dei meiner kunne gjeve kortare bruspen og mindre konsekvensar for busetnad.

Rådmannen har stor forståing for at eigarane uttrykker uro for at det kan verta støy og andre ulemper for deira hytte, og at dei reagerer på at landskapet og nærmiljøet vil verta påverka av bru-prosjektet og tilkomstvegen. Det er likevel slik rådmannen at dette er ein pårekneleg kostnad når større samferdselsprosjekt skal realiserast i strandsona, der det ofte ligg både bustader og hytter. Ein vil peika på at kommunen i nært samarbeid med Statens Vegvesen og planleggjarar har prøvd ulike bru alternativ som skulle gå utanom busetnaden på begge sider av fjorden, men at dette ikkje viste seg å vera realiserbart. Ei bru lenger inne i fjorden ville og gje mykje høgare kostnader ved at tilkomstvegane hadde vorte dyrare på sørsida.

At vind kan gje støy frå brukonstruksjonen ser ein ikkje bort frå, og her meiner rådmannen at ein kan ta inn krav i føresegnene om at dette skal vurderast nærmare i samband med detaljplanlegginga av

brua. Ein rår til at dette kjem inn i føresegnene sitt punkt 1.3.1 med følgjande tilleggssetning: Konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med sterk vind kan dempast.» Utover dette vert ikkje reguleringsplanen endra på bakgrunn av denne merknaden.

22. **Brev frå Mattilsynet motteke 01.11.2017**, som skriv at det under anleggsarbeidet med ny bru må takast omsyn til fiskeoppdrettslokalitetar i nærleiken, og at det i dag gjeld særleg Duesund Lokalitet 11644 og Ådnekvamme Lokalitet 30196, begge to tilhøyrande Engesund Fiskeoppdrett AS. Dei peikar og på at det lenger inne i Masfjorden også ligg andre fiskeoppdrett i sjøen. Under anleggsarbeidet med ny bru må det også takast omsyn til sjøleidningen for drikkevatt, som kryssar Masfjorden frå Andvika mot Duesund.

Rådmannen meiner det er viktige omsyn som Mattilsynet her peikar på, og vil peike på at desse omsyna skal ivaretakast gjennom oppfylling av føresegnene, jf. punkt 1.3.1 som krev plan for det ytre miljø i anleggs- og driftsfasen. Vidare vil ein peike på føresegna punkt 1.4 har krav om utplassering av siltgardin/ siltskjørt i samband med utfylling i sjø. Det betyr at tilhøva Mattilsynet tek opp må drøftast grundig når ein kjem til sjølve detaljplanlegginga. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av denne merknaden.

23. **Brev frå Øystein Lindgren og Kathrine Johannessen motteke 31.10.2017**, som skriv at dei eig gnr. 18 bnr. 98, og at omsynet til mjuke trafikantar må ivaretakast betre, og ber om at den planlagde gang- og sykkelvegen vert forlenga fram til avkøyringa til Duesund, slik at gåande til Duesund og Nesjane får ein trygg veg. Som eit minimum ber dei om at det må etablerast gateløys på denne strekninga, og at gateløys må prioriterast langs heile fylkesveg 570 også sørover.

Dei ber i tillegg om at kommunen sikrar opparbeiding av leikeplass m.v. på Duesundøy, jf. rekkjefølgjekrav, og at det vert bygd gateløys, samt at reguleringsplanen vert endra slik at hytteeigedomane får høve til å oppføra frittliggjande bodar, uthus, samt at gjerder kan vert tillate.

Der busslomma/ kantstoppet er planlagt på Duesund sida ber dei om at overgangsfelt blir erstatta med undergang, og at dette også vil gje ei framtidig trygg kryssing av vegen til innregulert båthamn. Dei meiner vidare at fylkesvegen må sikrast godt for mjuke trafikantar, og at fartsgrensa bør setjast ned til 40 Km/t, samt at det må koma fartsdemparar på fylkesvegen på Duesundøy. Dette uavhengig om bru-prosjektet vert realisert eller ikkje.

Vidare skriv dei at vegbana frå brua, om mogeleg bør følgja høgda på noverande veg så langt som råd ned mot ferjekaien på Duesund sida, og at den regulerte høgda på vegen vert sett på som ei støykjelde som ein no i planleggingsfasen kan gjera noko med. Ved lågare dimensjonerande fart (40 km/t) vil ein etter deira vurdering kunne ha ei knappare kurve på vegen og eit større fall. Dei ber om at konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med vind vert unngått, sidan brua kjem tett på bygningane, og fordi området brua er planlagt i også er hefta med mykje vind.

Dei skriv og at planprosessane på Duesundøy etter deira vurdering har vore rotete, og viser til at det alt i 2006 kom åtvaring frå politisk hald om ikkje å regulera to hyttetomter inn der eit eventuelt brufeste kunne koma i framtida. Dei kjem og inn på flytebrualternativa, og håper at dei kan realiserast i staden for hengebrua, men at dei i utgangspunktet er for 0 - alternativet med utvikling av eksisterande løysing med ferje, og på sikt elektrifisert. Men dei vil koma til å støtta eit flytebruprojekt, dersom det blir realisert

innanfor ei fornuftig ramme, og då med ei totalpakke med ei Sandnes og til avkøyringa til E39.

kraftig opprusting av fylkesvegen sør for

Rådmannen er samd med innhaldet i denne merknaden som går på at det kan vera behov for meir veglys når trafikken vil auka. Behovet for meir gatelys og behovet for gang- og sykkelveg til Duesund, samt undergang m.v. meiner rådmannen at kommunestyret kan drøfta nærmare og eventuelt ta inn i kommunen sin trafikkisikringsplan når denne skal reviderast. Ein vil ikkje rår til at dette vert teke inn i framlegget til endeleg reguleringsplan, sidan behovet bør vurderast opp mot mange andre prioriteringar på trafikkisikringsfeltet i heile kommunen. Ønsket om å dimensjonera reguleringsplanen med lågare fart, slik at ein kan endra kurvatur og stigningstilhøve, og på den måten kunna senka vegen forbi hyttene meiner rådmannen ikkje er føremålstenleg. Det er fordi lågare standard vil kunna medføre uheldige trafikkale utfordringar, samt auka faren for uheldige situasjonar ved dårlege føretilhøve på vinterstid. At vind kan gje støy frå brukonstruksjonen ser ein ikkje bort frå, og her meiner rådmannen at ein kan ta inn krav i føresegnene om at dette skal vurderast nærmare i samband med detaljplanlegginga av brua. Ein rår til at dette kjem inn i føresegnene sitt punkt 1.3.1 med følgjande tilleggssetning: Konstruksjonen på brua må utformast slik at resonanslyd i samband med sterk vind kan dempast.»

At kommunen kunna ha bandlagt meir areal på Duesundøy tidlegare må rådmannen seia seg samd i. Ein kan likevel ikkje seia at dette argumentet vert styrande for innhaldet i denne konkrete reguleringsplanen, og med bakgrunn i dette rår ein til at merknaden ikkje fører til noko endring av reguleringsplanen.

24. **Brev frå Naturvernforbundet i Nordhordland motteke 01.11.2017**, som meiner at saka ikkje er godt nok opplyst og at brua sannsynlegvis har så store negative konsekvensar at prosjektet bør skrinleggjast. Naturvernforbundet Nordhordland er kritisk til manglande og utilstrekkelege analysar under temaet regionale verknader og den tilhøyrande skjønsmessige positive veginga som er gjort mot dei ikkje prissette negative konsekvensane for landskap, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald og kulturmiljø. Dei meiner det er kritikkverdige at det ikkje er sett opp klimarekneskap for prosjektet og at ikkje prissette konsekvensar vert vurdert i eit vidare perspektiv, dvs. konsekvensar ved opprusting av tilførselsvegane og særleg Fv 570 Austfjordvegen. Dei meiner at vedtaksgrunlaget difor ikkje er godt nok.

Til slutt skriv dei følgjande:

«Primært vil difor Naturvernforbundet Nordhordland be om at Masfjordbrua vert skrinlagt og at 0-alternativet med elektrifisert ferje mellom Masfjordnes og Duesund vert prioritert. Subsidiært vil vi be om tilleggsutgreiing av regionale konsekvensar som kjem kritikken frå Naturvernforbundet i møte og som på ein langt meir balansert måte drøftar positive og negative konsekvensar med prosjektet.»

Rådmannen vil visa til at klimarekneskapet no ligg føre, og vert ein del av fylkeskommunen si vidare sakshandsaming, og at den delen av kritikken til Naturvernforbundet om manglande utgreiing på dette feltet difor ikkje gjeld lenger. At saka elles ikkje er god nok opplyst meiner rådmannen ikkje er rett, og viser til at plandokumenta inneheldt gode konsekvensutgreiingar på alle dei fagfelte som det godkjente planprogrammet har teke med.

Regionale konsekvensar av bruprojektet er etter rådmannen si vurdering godt skildra på side 81 – 84 i konsekvensutgreiinga, og denne delen av utgreiinga er gjort i samarbeid mellom føretaket ABO Plan & Arkitektur AS og trafikkplanleggjar i føretaket Sivilingeniør Helge Hopen AS. Rådmannen meiner at

dette kapittelet på ein god måte skildrar no situasjonen og difor null-alternativet, og samstundes viser kvifor eit samla kommunestyre i lang tid har jobba for Masfjordbrua/ Masfjordsambandet. Tilbakemeldingar frå næringslivet, jf. merknad 27 nedunder, støttar også innhaldet i KU-dokumentet ved å konkretisera kva positive verknader Masfjordbrua vil få for utvikling av arbeidsplassar og næringslivet i ytre deler av Gulen og på nordsida av Masfjorden. Rådmannen vil understreka at eit ferjefritt vegsamband vil kunna rasjonalisera og styrka kvaliteten i tenestene innanfor barnehage, skule, heimebaserte tenester, tekniske tenester og fleire andre felt, samt styrka beredskapsarbeidet. Dette er fordi ferja forlenger både køyretid/ tidsbruken mellom nord- og sørsida, og fungerer som ein stor barriere på kvelds- og nattestid og ved dårleg ver. I kommunedelplan for oppvekst 2014-2026 på side 19 står det mellom anna:

«Ved å slå saman to eller tre skular, vil me kunne halda oppe det faglege nivået, sidan me vil trenga færre lærarar i kvart einskilt fag. Der me i dag må utdanne til dømes seks lærarar i norsk, kan ein ved felles ungdomsskule klare seg med to. Dette vil løyse noko av problemet me har med rekruttering i skulane.»

Når det gjeld trafikkprognosar vil rådmannen visa til at det er gjort eit grundig arbeid, og at trafikkdata i bompengesøknaden er vore litt nedjustert i høve til planskildringa. Trafikkprognosane vil og verta vurdert i samband med KS2 arbeidet. Rådmannen meiner ut frå ei samla vurdering at det ikkje er noko behov for noko tilleggsutgreiing om regionale konsekvensar og at kunnskapsgrunnlaget difor er til stades for å gjera eit vedtak i saka. Dei andre momenta som vert drøfta i merknaden knytt til dårleg fylkesveg, fjordlandskapet m.v. er kommentert og vurdert tidlegare i saksutgreiinga, spesielt til merknad nr. 9. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av merknaden frå Naturvernforbundet i Nordhordland.

25. **Brev frå Frode Vee-Haugen motteke 01.11.2017**, som innleiingsvis skriv om ulike trafikkprognosar knytt til fylkesveg 570 og over Masfjordbrua, og som deretter tek opp trafikktryggleik knytt til tettstaden Sandnes og vidare langs fylkesvegen sørover mot E39. I merknaden kjem han med følgjande konklusjon:

«Masfjordbrua er eit viktig og riktig prosjekt, men det føreset ein infrastruktur og tilførsleveggar som betre tek omsyn til bustadmiljøa enn framlagde plan. Difor burde også mellom brua forbi Sandnes sentrum vore utgreidd. Tunelltrase mellom bru og Mjanger, på som urealistisk nettopp fordi den ikkje er med i Nordhordlandspakken og totalt sett kritisk dyr. Masfjordbrua som langt på veg er sjølvfinansierande kan vise seg å vere ein god investering ikkje berre for kommunen, men heile regionen. Frykt for store til Austfjordvegen, bør såleis ikkje hindre kommunen i å parallellkøyre desse Reguleringsplanen for Sandnes og reguleringsplanen for Masfjordbrua må sjåast i slik at ein kan få sikra at det vert etablert ein samanhengande gang- og og forbi Sandnes skule. Dette vart ikkje avklart på folkemøte. For min likevel ikkje akseptere ein dramatisk trafikkauke - også om natta - utan støyskjermande og reparerande tiltak.»

Rådmannen har forståing for synspunkta som her vert formidla, og at det er viktig å ha fokus på både støy og trafikktryggleik langs heile fylkesveg 570 når brua er på plass. Når det gjeld støytiltak vil ein visa til at det her er eit nasjonalt regelverk, og at alle naudsynte støytiltak langs fylkes- og riksvegane vert vurdert av eigne fagmiljø hjå Statens Vegvesen. Planområdet treng difor ikkje utvidast, for at eigedomar/ bustader lenger sør langs fylkesveg 570 skal kunne støyvurderast.

Rådmannen er og samd i at det er behov for å arbeida meir for å trafikksikra vegen i og forbi Sandnes, også utanfor sjølve planområdet, og meiner at dette behovet bør drøftast nærmare når trafikksikringsplanen skal reviderast. Brua er venteleg ikkje ferdig før i 2024, og først då vil den forventa og auka biltrafikken byrja å passera Sandnes og vidare langs Austfjorden til/frå E39. Det betyr at kommunen kan gjera tiltak i desse 5-6 åra, for å tryggja og gjera fylkesvegen betre både for

bilar og mjuke trafikkantar om dette vert prioritert i trafikksekringsplanen. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra på bakgrunn av merknaden frå Frode Vee-Haugen.

26. **Brev frå Hordaland fylkeskommune motteke 30.10.2017**, som innleiingsvis skriv at tre brualternativ er vurdert, og det er gjort eit grundig arbeid med planen og at konsekvensutgreiinga gir eit tilstrekkeleg avgjerdsgrunnlag. Etter ei samla vurdering støtter fylkeskommunen valet av alternativ, som er lagt til grunn for reguleringsplanen, sjølv om konsekvensane er noko større for friluftsliv og landskap. Fylkeskommunen skriv deretter om fleire temaa, der hovudinnhaldet er skildra nedunder:

Samferdsel:

Her skriv dei om prioriteringar knytt til RTP 2018 – 2029, og at ressursbehovet til drift, vedlikehald og investering på fylkesvegnettet gir lite handlingsrom. Dei skriv mellom anna « Det er vanskeleg å finne samfunnsøkonomisk grunngeving for at prosjektet skal prioriterast. Investering i ferjefri tilkomst vil ikkje gi vesentleg nytte utover å betre tilbodet for dei fastbuande i Masfjorden, mens fylkeskommunen må vurdere dei einskilde samferdselsprosjekt i eit kost/nytte perspektiv som er av regional betydning.»

Trafikktryggleik:

«I konsekvensutgreiinga er det estimert ein ÅDT på 960 ved opning av brua, og ein ÅDT på 1200 i 2043. Dette er ein dobling av dagens ÅDT (Duesund -200 ÅDT og Masfjorden – 350 ÅDT). Dei eksisterande tilkomstvegane vil ikkje vere rusta for ei større auke i ÅDT utan større utbetringar. Fv 570 har fleire parti ved smale veg og dårleg sikt. Som vegeigar har fylkeskommunen ansvar for trafikktryggleik for alle trafikantgrupper og ein trafikkauke her vil medføre store utfordringar. Det er som kjent eit stort etterslep i vedlikehaldet av fylkesvegnettet i Hordaland, og den økonomisk situasjonen medfører strenge prioriteringar der nytteverdien av vegtiltak skal veie tungt. Tilstrekkeleg utbetring av fv 570 ved auke i ÅDT vil difor være svært uviss.»

Friluftsliv:

Tiltaket rårer eit viktig friluftsområde i Herøyosen. Skilnadene er såpass små mellom alternativa at Hordaland fylkeskommune ikkje har innvendingar mot at hengebru vert valt føre flytebru.

Kulturminne og kulturmiljø:

Hordaland fylkeskommune har vurdert saka som regional styresmakt innan kulturminnevern når det gjeld nyare tids kulturminne. I og rett utanfor planområdet for bru over Masfjorden er det kjent fleire kulturminne. På Sandnessida femner dette spesielt om Sandnes kyrkje med kyrkjegarden og hamneområdet/strandsonen, som til saman utgjer eit heilskapleg miljø. Det er og fleire Sefrak-registrerte bygningar innafor planområdet som vert råka av tiltaket.

Hordaland fylkeskommune ved fylkeskonservatoren kan likevel ikkje sjå at tiltaket vil få negative konsekvensar for nasjonale eller regionale kulturminneinteresser. Vi ser at søknaden er mangelfull med omsyn til kva konsekvensar tiltaket vil få i høve til lokale kulturminne.

Fylkeskonservatoren er positiv til at det mest skånsame for kjende kulturminne og kulturlandskap på Sandnessida på landarealet er valt. Det er viktig at ein ved ilandføringspunkt unngår oppbygging og høge skjeringar i terrenget. Ein bør planleggje dei nye tiltaka på ein slik måte at det historiske landskapet og omgjevningane i størst mogleg grad vert ivareteke. Alle inngrep bør planleggjast slik at dei vert tilpassa på eit vis som gjer at landskapet kan oppretthaldast og at det vert tilført kvalitetar som ein har mista undervegs.

Hordaland fylkeskommune ved fylkeskonservatoren har i høringa av planprogrammet vist til at undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova skal utførast i samband med reguleringsplan. Det vil truleg bli stilt krav om arkeologisk registrering innanfor ein avgrensa del av planområdet på Sandnessida. Ein vil i første omgang utføre ei kulturhistorisk synfaring for å vurdere om vidare registrering er naudsynt. (I brev av 13.11.2017 frå fylkeskommunen vert synfaring stadfesta, og at det ikkje vart påvist funn av automatisk freda kulturminne, og at potensialet for at automatisk freda kulturminne vert berørt er lite. Vidare vert det ytra ønskje om at kommunen får registrert og dokumentert nyare tids kulturminne før anleggsarbeid startar opp.)

Merknad frå Bergen Sjøfartsmuseum

Museet har ingen andre merknader til oppstartsmeldinga enn det som har blitt gitt i tidligare fråsegn.

Landskap

Landskapet omkring Sandnesosen er av typen «Middels breie fjordløp» og denne landskapstypen er generelt robust mot utbygging. Likevel vil punktvis tiltak ofte være godt synlege frå store deler av området, og mastetårna på ei hengebru vil vere av ein slik art. Dette kjem også fram i konsekvensutgreiinga ved at alternativet med hengebru kjem ut med større negative verknader for landskap enn flytebru. Vidare krev vegtilkomsten til hengebrua store terrenginngrepet i fjellet på Masfjordnes. Høgdeskilnaden frå dagens veg opp til kjørebane på brua og bakanforliggende fjell gjer at det må etablerast ei høg tosidig fjellskjering ned i terrenget. Deler av denne skjeringa vil eksponere seg mot fjorden. Utforming av skjeringar og sideterreng vil i stor grad påverke opplevinga av landskapet etter ferdigstilling, og ein må søke å bevare mest mogeleg av terrenget mot fjorden for å dempe fjernverknadene av veg- og bruanlegget. Føresegnene til planen bør sikre dette i større grad enn det som ligg i planforslaget.

Konklusjon

Hordaland fylkeskommune har merknader til planforslaget når det gjeld overordna prioritering av prosjektet, trafiksikkerheit, landskap, kulturminne og kulturmiljø. Vi ber om at desse merknadene vert teke omsyn til i prosessen vidare. «

Rådmannen har stor forståing for dei faglege synspunkta som vert formidla frå Hordaland fylkeskommune, og som er relatert til trafikktryggleik, friluftsliv, kulturminne/ kulturmiljø og landskap, og er samd med fylkeskommunen om at reguleringsplanen med planskildring og konsekvensutgreiing og andre plandokument gjev eit tilstrekkeleg avgjersgrunnlag. Ein kan heller ikkje sjå at fylkeskommunen kjem med nye krav eller faglege føringar som gjev grunn til å endra på reguleringsplanen. Når det gjeld undersøkingsplikta etter § 9 i kulturminnelova som skal utførast i samband med reguleringsplan, vil ein vise til den kulturhistoriske synfaringa fredag den 10.11.17, og at fylkeskommunen i eige brev har konkludert med at potensialet for arkeologiske funn er for lite til at det er naudsynt med fleire undersøkingar.

Når det gjeld temaet samferdsle, meiner rådmannen at fylkeskommunen sine sakshandsamarar og etatar viser ei manglande forståing av samfunnsnyttan av bru prosjektet. Særleg formuleringa «Investering i ferjefri tilkomst vil ikkje gi vesentleg nytte utover å betre tilbodet for dei fastbuande i Masfjorden.....» viser at fylkeskommunen sin administrasjon ikkje har forstått at brua har eit større nedslagsfelt enn berre for innbyggjarane i Masfjorden. Rådmannen vil her visa til utgreiinga som er gjort i planskildringa, samt i konsekvensutgreiinga på sidene 81,82,83 og 84, og som underbyggjar det

næringslivet i både Gulen og Masfjorden skriv i eige brev, sjå neste merknad, om at prosjektet er viktig for heile området mellom Masfjorden og Ytre Sogn (Gulen), og at næringslivet i heile regionen vil få store fordeler av at brua kjem. Det er rådmannen si vurdering at brua difor vil vera med på å underbyggje den nye regionen «Vestlandet», og det som står i intensjonsplanen dagsett 17. januar 2017 for samanslåing av Hordaland og Sogn og Fjordane under hovudmål 4: der det mellom anna står: ...»med mål om betra samband internt i regionen...»

27. Brev frå advokatfirmaet Thommessen AS på vegne av Odin Utbygging AS, motteke

01.11.2017, som skriv om tidlegare brev som er sendt i saka, og om reguleringsplanen som gjeld for Duesundøya, og om arbeidet Odin Utbygging AS har gjort for å byggje ut hytte- og bustadfeltet. Det vert og vist til tidlegare vedtak om byggje- og deleforbod, og kva konsekvensar det har hatt for selskapet sin økonomi, samt at planforslaget mellom anna medfører at tre regulerte tomter (tomt nr. 35, 36 og 39) i gjeldande plan ikkje kan byggjast ut. Dersom bruprosjektet vert realisert ønskjer selskapet å få steinmassar/ overskotsmassar på inntil 12000 m³, for å fylle ut eit område som er planlagt til småbåthamn, samt til tomteplanering. Det vert og fremja ønskje om å kunna få utvikla fleire hytte- og bustadtomter på Duesundøy innanfor gjeldande reguleringsplan frå 2009. Det vert vist til eige brev dagsett 31.10.2017 om dette.

Odin Utbygging AS ber og om at kommunen stadfestar under reguleringshandsaminga at selskapet får rett til å krevje innløyising av dei areal som vert påverka av reguleringsplanen, og som har medført økonomiske utfordringar for dei. Til slutt vert det vist til fleire tidlegare brev og korrespondanse som har vore om planarbeidet og byggje- og deleforbodet, og som vert lagt ved merknadsbrevet.

Rådmannen har vurdert merknaden og har forståing for at Odin Utbygging AS har opplevd at reguleringsplanarbeidet og byggje- og deleforbodet har medført konsekvensar for selskapet sine planar for utvikling og sal av tomter m.v. Det er diverre ein konsekvens når større samferdselstiltak vert regulert, og arealbruken må endrast på bakgrunn av dette, at eigarar og utbyggjarar må venta til den framtidige arealbruken vert endeleg avklart gjennom planvedtak, jf. plan- og bygningslova sin § 12-12. Rådmannen meiner det ikkje er føremålsteneleg i denne plansaka å ta stilling til kravet om innløyising av areal som vert påverka av reguleringsplanen, og viser til 3 årsfristen som gjeld i plan- og bygningslova sin § 15-2 etter at reguleringsplanar er kunngjort godkjent. Alle grunneigarar og partar vil og i samband med kunngjering av godkjent plan får melding om rettar og pliktar knytt til vedtaket. Når det gjeld ønsket om å få overteke eventuelle overskotsmassar og å få endra reguleringsplanen for å kunne utvikla fleire tomter til bustad- og hytteføremål, meiner rådmannen at dette må fangast opp i eigne saker/ ulike prosessar ved seinare høve.

28. Brev frå Gulen og Masfjorden Utvikling AS, mfl. motteke 07.11.2017, som skriv at Masfjordbrua vil bli svært viktig for den daglege næringsaktiviteten til næringslivet i bu- og arbeidsmarknaden i Gulen/ Masfjorden. Brua vil både lette kommunikasjonane og forenkle arbeidsdagen til mange bedrifter og tilsette. Det vert vist til at næringsområdet i Sløvåg/ Skipavik er destinasjon for Ca 3000 båtlastar årleg, og at det difor er mykje logistikk rundt desse, som krev mykje transport til og frå området. Vidare vert det vist til at næringslivet i desse områda har gjort store milliard investeringar knytt til industriområde, fabrikkar, hamneterminalar, oppdrettsanlegg, slakte-/ fryseanlegg m.v., og at det i Sløvåg er bygd ut ca 2 km. med kai og eit næringsareal på ca 800 dekar, og at det i Skipavika er bygd ut ca 1,5 km kai og eit industriareal på ca 400 dekar. Byrknes har fiskemottak og pakkeri for eksport, og i snitt dagleg 10 – 15 vogntog. Det vert og peikt på at det skal byggjast eit større service-/ forretningsbygg på Hosteland. Dei er samd om at fylkesveg 570 til Andåskrysset ikkje er god, men at dei alternative omkøyringsvegane i Gulen, eller mellom Hosteland til E39 i

Gulen, ikkje er betre, samt at alle desse vegane medfører ekstra lange køyreturar over Romarheimsdalen. Dei skriv og at med bru kan det bli lettare å få til eit funksjonelt kollektivtilbod til og frå Knarvik til Gulen via Masfjorden, både for pendlarar, skuleelevar m.fl. Til slutt vert fylkeskommunen oppmoda å få på plass Masfjordbrua som eit regionalt viktig samferdselstiltak i det nye Vestlandsfylket.

Rådmannen tek brevet frå næringslivet til etterretning, og har meiner at innhaldet underbyggjer sterkt behovet for å få på plass reguleringsplanen for Masfjordbrua.

29. **Brev frå Lindås kommune motteke 03.11.2017**, som viser til orientering i plan- og miljøutvalet den 18.10.17, og at utvalet er positivt til utviklinga som reguleringsplanen legg opp til, men meiner at brua bør dimensjonerast for høgare fart enn 60 km/t.

Rådmannen vil visa til at dimensjonerande fart er tungt drøfta av både Statens Vegvesen og planleggjarane, og at høgare dimensjonerande fart ville medført større radius knytt til tilkomstvegane på begge sider, og at det igjen ville medført større arealinngrep og større ulemper for bumiljøet/ landskapet på begge sider av fjorden. På bakgrunn av dette rår ein til at reguleringsplanen ikkje vert endra.

På bakgrunn av drøftingar knytt til kvar merknad ovanfor er reguleringsplanen vorte justert og både plankart, planføresegner og planskildring er vorte revidert og dagsett den 15.11.2017. Det er i plankartet og gjort ei mindre justering der Andvikvegen går under bru-viadukten, slik at vegen akkurat under brua vert senka noko, og det vert sikra minimum 5 meter høgde (lysopning) mellom brua og veg. Vidare er det gjort ei justering av plasseringa av den eine busslomma på Duesundøy.

Rådmannen si samla vurdering:

Administrasjonen meiner at den reviderte reguleringsplanen dagsett 15.11.2017 som no ligg føre ivareteke behovet for ei langsiktig løysing innanfor planområdet, slik plan- og bygningslova sin føremålsparagraf 1-1 krev. Vidare meiner ein at planløysinga samla sett fremjar ei berekraftig og god utvikling av lokalsamfunna både i Masfjorden kommune og Gulen kommune, og at alle interessene er vorte vurdert grundig gjennom ein lang planprosess. Dei innkomne merknadane som er kome inn er vorte vurdert ovanfor, merknad for merknad, og tilrådde endringar er no kome inn i revidert plankart, plandskildring og revidert føresegn. Endringane i føresegnene har medført at ein del punkt har fått ny nummerering i høve drøftinga ovanfor.

Det har etter rådmannen si vurdering vore ein lang planprosess med mange ulike interesser til stades innanfor planområdet. Behovet for faglege utgreiingar har medført mykje ekstra arbeid og kravd nye vurderingar etter kvart som dei har vorte framskaffa. Konklusjonen om å gå for hengebru er tungt vurdert opp mot andre omsyn. Særleg omsynet til fleire fritidsbustader, som vil verta sterkast råka av planløysinga, er vorte vegd opp mot den samfunnsmessige gevinsten det har for kommunen og områda lenger nord (Ytre Sogn/ Gulen) å få realisera Masfjordbrua. Rådmannen meiner at samla sett, er dei fordelane ei hengebru vil få for kommunen og regionen lenger nord, vesentleg større enn dei ulempene tiltaket vil medføra for andre interesser. Betre kommunikasjonar og effektiv transport over Masfjorden vil etter rådmannen si vurdering gje store samfunnsgevinstar, og både betre beredskap og ein meir robust region. Brua vil og gjera det enklare å etablere eit tettare samarbeid med nabokommunen Gulen, samt vera med på binda saman ytre deler av den nye regionen «Vestlandet», som no er i støypeskeia. For næringslivet på nordsida av fjorden og i ytre deler av Gulen vil brua medføra at ein unngår venting på ferjer over Fensfjorden eller lange omkøyningar via E39 til Gulen og Romarheimsdalen, og på den måten vil brua styrka konkurranseevna til næringslivet

i ytre deler av Sogn og Fjordane og Masfjorden.

Vidare meiner rådmannen at avgjerdgrunnlaget, som no ligg føre i saka , er i samsvar med det godkjente planprogrammet, og i høve til krav gjeve i både konsekvensutgreiingsforskrifta og det forvaltningslova sin § 17 krev , samt plan- og bygningslova sine krav om utgreiingar gjeve i § 4-2. Rådmannen vil og peike på at ROS-analysen som ligg føre er i samsvar med plan- og bygningslova sin § 4-3, og at denne og er med å sikra at reguleringsplanen er tilstrekkeleg utgreidd i høve til fare, risiko og sårbarheit. Rådmannen meiner med dette at kommunestyret kan gjera eit endeleg vedtak om å godkjenna reguleringsplanen i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12.

Konklusjon:

Rådmannen meiner at områdeplanen for bru over Masfjorden no kan godkjennast i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12, med tilvising til vedlagde nye og reviderte plankart og nye revidere føresegner med tilhøyrande plandokument dagsett 15.11.2017.

Formannskapet - 125/2017

FS - behandling:

Ass. rådmann Sveinung Toft orienterte om saka.

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak vert samrøystes tilrådd til kommunestyret.

FS - vedtak:

Reguleringsplan for bru over Masfjorden vert i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 godkjent.

Det vert vist til reviderte plankart, revidert føresegn og revidert planskildring dagsett 15.11.2017.

Kommunestyret - 069/2017

KS - behandling:

Ola Klyve Dalland frå ABO plan & arkitektur as orienterte om planløysingane og konsekvensar i tilknytning til Masfjordbrua .

Saka vart drøfta.

Framlegg til vedtak frå formannskapet vart samrøystes vedteke.

KS - vedtak:

Reguleringsplan for bru over Masfjorden vert i medhald av plan- og bygningslova sin § 12-12 godkjent.

Det vert vist til reviderte plankart, revidert føresegn og revidert planskildring dagsett 15.11.2017.